Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 222 (7188) | 13 августа 1937 г., пятница | ЦЕНА 10 КОП.

ВЧЕРА, 12 АВГУСТА, В 18 ЧАСОВ 15 МИНУТ ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ «Н-209» ОТПРАВИЛСЯ С ЩЕЛКОВСКОГО АЭРОДРОМА В БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ ПО МАРШРУТУ МОСКВА — СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС — СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА. ЭКИПАЖ САМОЛЕТА — ЛЕВАНЕВСКИЙ, КАСТАНАЕВ, ЛЕВЧЕНКО, ПОБЕЖИМОВ, ГОДОВИКОВ, ГАЛКОВСКИЙ.

ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ СЫНАМ НАШЕЙ РОДИНЫ, НЕСУЩИМ НА КРЫЛЬЯХ САМОЛЕТА ВЕЛИЧЕСТВЕННУЮ СЛАВУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА! ВСЯ СТРАНА РУКОПЛЕЩЕТ МУЖЕСТВУ И МАСТЕРСТВУ НАШИХ ЛЕТЧИКОВ, ВОСПИТАННЫХ ПАРТИЕЙ ЛЕНИНА — СТАЛИНА!

СЧАСТЛИВЫЙ ПУТЬ!

Вчера поднялся в воздух красавец-самолет «Н-209», держа путь через Северный полюс в Америку. Командир самолета— Герой Советского Союза С. Леваневский, в составе экипажа — замечательный летчик Кастанаев, прославленный штурман Левченко, известный арктический бортмеханик Побежимов, тонкий знаток машины заводской бортмеханик Годовиков и один из лучших наших радистов — Галковский.

Славный экипаж «Н-209» своим полетом открывает новую страницу в развитии нашей трансарктической авиации. Если Чкалов и Громов совершили блестящие беспосадочные рекордные перелеты на машинах, приспособленных для полетов без пассажиров и грузов, то Леваневский поднял в воздух и устремил в безмерную даль машину транспортного типа, способную перебрасывать на огромное пространство и людей и грузы. Таким машинам, как наш четырехмоторный «Н-209», принадлежит огромное будущее в установлении нормального грузового и пассажирского сообщения по кратчайшей линии через Северный полюс между двумя величайшими странами мира— СССР и Соединенными Штатами Америки.

Наша родина—родина героизма и мировых рекордов. Советские люди столько раз удивляли весь мир своими изумительными подвигами, что мы сами уже перестали этому удивляться. Подвиг становится у нас не редким, а обычным явлением, завершением социалистического отношения к труду, выражением мастерства и героического духа, присущего советским людям. Молоков и Водопьянов, Чкалов, Громов и Леваневский — какая вереница блестящих имен, последовательно сменяющих и дополняющих друг друга, демонстрирующих неустанное и глубокое совершенствование!

Леваневский широко известен всей нашей стране и далеко за ее пределами. Он принимал участие в спасении челюскинцев и за проявленную доблесть и самоотверженность получил высокую награду — звание Героя Советского Союза. Он совершил изумительный перелет Лос-Анжелос — Москва. Он первый выдвинул замечательную идею перелета через Северный полюс. Невзирая на неудачную попытку осуществить ее в 1935 году, он не только не оставил мысли освоить путь в Америку через Северный полюс, но неустанно продолжал подготовительную работу, завершившуюся перелетом на «Н-209».

Железное упорство в осуществлении задуманного — великолепное свойство сильных людей — неотрывно от личности Леваневского. Он питомец нашей страны, питомец ленинско-сталинской партии, воспитавшей в нем упорство в достижении поставленной цели, неот'емлемое качество большевиков!

Леваневский, Кастанаев и Левченко повели корабль над необозримыми арктическими пространствами в такое время года, когда летная пора на исходе, когда надвигается ранняя северная осень с коварными штормами. Они бесстрашно повели свой корабль, но это бесстрашие покоится не только на личном мужестве, но прежде всего на высоком мастерстве.

Машина «Н-209» — новая марка советской авиационной промышленности, плод работы группы наших конструкторов во главе с молодым талантливым инженером Болховитиновым. Такие машины наша промышленность может создать в любом количестве, какое понадобится стране. Она сделана целиком и полностью из советских материалов, руками советских инженеров и рабочих. Мы совершенствуем качество наших людей, мы совершенствуем качество наших машин, нашей техники. Непрерывный прогресс — лозунг сталинской эпохи!

СССР — великая, могучая наша родина — является носителем всего передового, что только знает человечество. Советская авиация, созданная революционной энергией нашего народа, может с полным правом называться лучшей авиацией мира. И если фашистские летчики прославили себя такими каннибальскими «подвигами», как разрушение Герники — столицы басков, как кровавые бомбардировки Мадрида; если летчики императорской Японии «доблестно» и «мужественно» бомбят мирные китайские города; если герои итальянской фашистской авиации «храбро» уничтожали беззащитное население Абиссинии, то наши славные орлы и соколы— Громовы, Чкаловы, Водопьяновы, Молоковы, Леваневские, — показывая всему миру красоту духа советских людей, открывают новые земли, побеждают огромные, доселе неизведанные пространства, несут на крыльях своих машин осуществление великих замыслов великого народа.

Но пусть знают наши враги: при малейшей их попытке посягнуть на честь СССР, на целостность советских границ все население нашей необ'ятной, могучей страны встанет, как один человек, на защиту родины. И тогда наша доблестная, славная авиация покажет свою грозную боевую силу, и так покажет, что навсегда отобьет охоту у кого бы то ни было лезть своим свиным рылом в наш советский огород!

Героические перелеты советских летчиков производят огромное впечатление на весь мир. Все честное, что только есть в капиталистических странах, рукоплещет нашим отважным пилотам. Только самые оголтелые фашистские мракобесы, пряча, подобно страусам, голову под крыло, делают вид, что ничего не происходит на свете. Они боятся признать победу советской страны, которая, впрочем, вовсе и не нуждается в их признаниях. Рекордный по дальности беспосадочный перелет четырехмоторного самолета «Н-209» заставит и их поразмыслить!

Зато десятки миллионов эксплоатируемых и угнетенных во всех странах мира видят в каждой победе Советского Союза свою собственную победу, видят в лице нашего цветущего государства свою будущую судьбу. И сознание этого наполняет сердца советских граждан естественной гордостью за свою родину.

Вчера на Щелковском аэродроме, перед самым отлетом, экипаж «Н-209» написал горячее, взволнованное письмо товарищу Сталину. В этом письме есть следующие проникновенные строки: «Мы воспитаны партией Ленина — Сталина, мы посвящаем свою жизнь, свои дерзания, свои дела и этот полет нашей родной коммунистической партии и Вам, дорогой Иосиф Виссарионович. Все страны, все государства, все народы живут на берегах воздушного океана. Но не всем дана сила для овладения стихией этого океана. Вы воспитали в нас такие качества, нашли в нас такие силы, которые приводят только к победе. И мы уверены в победе!

До свидания, товарищ Сталин! Мы обещаем Вам выиграть сражение в борьбе с силами природы и еще раз показать миру нового советского человека: таких как мы в нашей стране миллионы».

В этих замечательных строках отражен, как в зеркале, весь глубокий патриотизм наших героев-летчиков, их беспредельная любовь к народу, их преданность партии и товарищу Сталину.

И сегодня, когда «Н-209» гордо и неуклонно стремится к достижению поставленной цели, вся наша цветущая и могучая страна в едином порыве восклицает, обращаясь к славному экипажу корабля:

— Счастливый путь, дорогие товарищи, друзья и братья, счастливый путь!

ПИСЬМО ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В. ЧКАЛОВА — *Москва, товарищу Сталину.*

Дорогой товарищ Сталин!

В городе Горьком, на родине, где я второй день в гостях у земляков,—получил радостную весть. Правительство наградило экипаж самолета «АНТ-25» орденом Красного Знамени.

Трудно выразить словами то волнующее чувство глубокой благодарности, которое охватило меня, когда я узнал об этой новой высокой награде.

Верный сын великого советского народа, безгранично преданный его авангарду — большевистской партии, ее ленинскому ЦК и Тебе, наш любимейший вождь, отец и учитель, я рапортую о том, что снова готов подняться в воздух, готов к новым заданиям во славу своей социалистической родины.

Думаю, что выражу мнение своих товарищей Байдукова и Белякова, если в ответ на новую награду дам Вам обещание—любое Ваше задание, любое задание партии и правительства будет выполнено. Я же лично буду летать до тех пор, пока правая рука способна держать штурвал управления самолета, а глаза — видеть землю.

Ваш **Валерий ЧКАЛОВ**

г. Горький.

Экипаж самолета «Н-209» (слева направо): **Н. Я. Галковский** — радист, **Н. Г. Кастанаев** — пилот, Герой Советского Союза **С. А. Леваневский** — командир самолета, **Г. Т. Побежимов** — бортмеханик, **Н. Н. Годовиков** — бортмеханик, **В. И. Левченко** — штурман.

Фото Н. Кулешова.

БЕСПОСАДОЧНЫЙ ПЕРЕЛЕТ НА ЧЕТЫРЕХМОТОРНОМ САМОЛЕТЕ МОСКВА–СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС–СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ О ПЕРЕЛЕТЕ МОСКВА — СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС — СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА.

Правительство удовлетворило ходатайство Героя Советского Союза т. С. А. Леваневского, летчика т. Н. Г. Кастанаева, штурмана т. В. И. Левченко о разрешении им беспосадочного перелета по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка.

Старт был дан 12 августа 1937 года в 18 час. 15 мин. со Щелковского аэродрома, близ Москвы. Самолет взял курс Архангельск — Северный полюс — Аляска.

Перелет совершается на самолете «Н-209» конструкции инж. В. Ф. Болховитинова, с 4-мя моторами «АМ 34-РНБ».

Экипаж самолета: Герой Советского Союза С. А. Леваневский — командир, летчик Н. Г. Кастанаев — второй пилот, капитан В. И. Левченко — штурман, бортмеханики: Г. Т. Побежимов, Н. Н. Годовиков, радист — воентехник 1-го ранга Н. Я. Галковский.

Правительственная комиссия по организации перелета:

М. Рухимович, М. Каганович, А. Туполев, Я. Алкснис, О. Шмидт.

12/VIII — 37 г. (ТАСС).

Экипаж самолета «Н-209» — *товарищу СТАЛИНУ*

В эти минуты старта, когда большой транспортный самолет «Н-209» стоит на Щелковском аэродроме готовый к взлету, наши сердца, чувства, мысли обращены к Вам, дорогой товарищ Сталин. Мы улетаем из Москвы в Аляску через Северный полюс гордые тем, что несем на крыльях самолета величественную славу нашей родины, славу народов Союза Советских Социалистических Республик. Эта слава завоевывалась в годы гражданской войны, росла на мирных колхозных полях, в цехах заводов-гигантов, в океане и в стратосфере, на цветущей земле и в воздухе. Мы счастливы, что выполняя Ваше задание, прокладывая новый путь из Москвы в Америку, добавляем к этой славе и толику своего труда и частицу своих знаний.

Мы воспитаны партией Ленина — Сталина, мы посвящаем свою жизнь, свои дерзания, свои дела и этот полет нашей родной коммунистической партии и Вам, дорогой Иосиф Виссарионович. Все страны, все государства, все народы живут на берегах воздушного океана. Но не всем дана сила для овладения стихией этого океана. Вы воспитали в нас такие качества, нашли в нас такие силы, которые приводят только к победе. И мы уверены в победе!

До свидания, товарищ Сталин! Мы обещаем Вам выиграть сражение в борьбе с силами природы и еще раз показать миру нового советского человека: таких как мы в нашей стране миллионы. Перед стартом мы посылаем Вам наши слова любви и привета и пусть они будут предвестниками нашей победы!

В долгом пути над океаном, над полярными пространствами, над полюсом, над Аляской — всюду мы будем чувствовать Вашу теплоту и ласку, которыми Вы окружили советских летчиков. Мысли о нашей родине и о Вас, дорогой Иосиф Виссарионович, будут для нас источниками силы, энергии, решимости, воли.

До скорого свидания.

Экипаж самолета «Н-209»

С. ЛЕВАНЕВСКИЙ
Н. КАСТАНАЕВ
В. ЛЕВЧЕНКО
Г. ПОБЕЖИМОВ
Н. ГОДОВИКОВ
Н. ГАЛКОВСКИЙ

Щелковский аэродром
12 августа 1937 года.

«Н-209» ЛЕТИТ НАД БАРЕНЦОВЫМ МОРЕМ

РАДИОГРАММЫ С БОРТА САМОЛЕТА «Н-209»

ПЕРВЫЕ СООБЩЕНИЯ ЭКИПАЖА

12 августа, 18 час. 25 мин. Слушайте меня на волне 55 метров. Как вы меня слышите.

Галковский

18 час. 45 мин. Вас слышу на волне 32,8 метра. Слышу хорошо. Прошли траверз Загорска. Все в порядке

Левченко, Галковский

18 час. 49 мин. Начнем работать по расписанию. Все в порядке.

Галковский

ПЕРЕСЕКЛИ ВОЛГУ

19 час. 40 мин. Пересекли Волгу-матушку. Путевая скорость 205 клм. в час. Высота полета 820 метров. Слышу хорошо Москву на волне 32,8 метра. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее.

Левченко, Галковский

МОСКВУ СЛЫШИМ ХОРОШО

20 час. 55 мин. В 20 ч. 37 м. прошли траверз озера Воже. Архангельск, передавайте на волне 512 метров. Москву слышу хорошо. **Галковский, Левченко**

21 час 27 мин. Вас слышу хорошо.

Галковский

21 час 29 мин. Диксон принял. Слышу хорошо. **Галковский**

21 час 55 мин. Ждите. Все в порядке.

Галковский

22 часа 03 мин. В 21 ч. 50 м. — широта 63° долгота 40°2′.

ВЫСОТА 2.600 МЕТРОВ

23 часа 53 мин. В 23 часа 39 мин. прошли остров Моржовец. Высота полета — 2.600 метров. Три часа идем ночью. Леваневский и Кастанаев ведут самолет по приборам. В самолете горят все кабинные огни. Все в порядке.

Галковский, Левченко

13 августа, 0 часов 35 мин. Все в порядке. Материальная часть работает хорошо. Самочувствие хорошее. Перехожу на волну 26,54 метра.

Галковский

НАД БАРЕНЦОВЫМ МОРЕМ

0 ч. 55 м. Слушайте меня на волне 26,54 метра. Как меня слышите? В 0 часов 39 мин. вышли Баренцово море. Широта 68°31′ долгота 44°10′. Позади осталась ночь. Ожидаем солнце. Высота полета — 2.500. Все в порядке. Самочувствие хорошее.

Галковский, Левченко

1 час. 53 мин. Все в порядке. Ждите.

2 часа 20 мин. Широта 70° 20′ долгота 45° 15′. Высота полета — 2.500 метров. Взошло солнце, внизу сплошная облачность.

2 часа 54 минуты. В 2 часа 25 минут находился широте 72°15′ долготе 45°47′. Высота полета — 2300 метров. Идем над сплошными облаками. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее.

Левченко, Галковский

3 часа 16 минут. Метео принял, ждите сорок минут. Все в порядке.

3 часа 42 минуты. Все в порядке. Ждите.

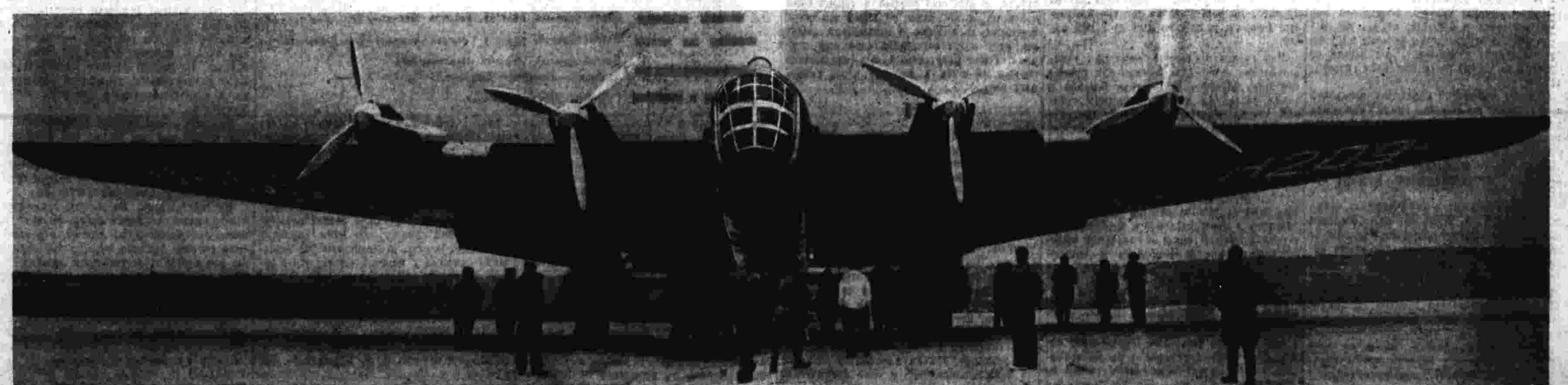
3 часа 50 минут. Слышим оба маяка хорошо. Однако к Рудольфу прямо по маяку итти нельзя. Высокая облачность к востоку от 50 меридиана. Идем к Земле Александры. Все в порядке. Самочувствие хорошее.

Левченко, Галковский

ШИРОТА 76°52′

4 часа 28 минут. Широта 76°52′, долгота 44°50′. Все в порядке.

Левченко, Галковский



Самолет „Н-209“.

Фото Н. Кулешова.

ВЗЛЕТ

В полдень 11 августа летчиков вызвали в Кремль. Поехали Леваневский, Кастанаев и штурман Левченко. Дружески тепло их встретили руководители партии и правительства.

Докладывал Леваневский. Он сообщил о *полной готовности экипажа и самолета* к старту. Моторы опробованы. Тренировочные полеты закончились. Снаряжение в порядке. Настроение экипажа хорошее. Все сделано по-большевистски.

— Погода улучшается,— закончил командир самолета «Н-209», — полагаю, что завтра можно лететь.

Товарищ Сталин интересовался всеми подробностями подготовки к полету. Леваневский отвечал коротко, деловито. Особо он остановился на замечательных свойствах машины. Уже самая подготовка к старту такого сложного и мощного самолета, как «Н-209», позволила решить ряд новых технических проблем, имеющих революционное значение для авиации.

Товарищ Сталин спросил, что летчики везут в Америку. Командир самолета ответил: *меха, икру, почту*.

Тепло попрощавшись с летчиками, руководители партии и правительства пожелали им счастливого пути, успеха в перелете.

Прямо из Кремля летчики направились в Щелково. Собственно говоря, здесь им еще нечего было сейчас делать, да и сами они это понимали. Но все же их потянуло на аэродром. Машина стояла на горке, готовая к старту. Летчики подошли к Фролову, *ведущему инженеру, снаряжавшему* самолет.

— Ну, как дела? — спросили они его.

— Мои хороши,— засмеялся инженер,— машина в порядке.

— Ну, и наши хороши,— улыбнулся Леваневский.— Завтра старт.

Ночь они провели в Москве, со своими *семьями. Ранним утром они снова* с'ехались в Щелково. Синоптики приготовили им карту погоды. Леваневский внимательно изучал метеорологическую обстановку на трассе перелета.

Механики и мотористы погрузили все походное снаряжение, заправили самолет горючим и маслом. Полетный вес машины достигал 35 тонн. Четырехмоторный могучий воздушный корабль стоял у края бетонной горки. Это было внушительное, захватывающее зрелище! Замечательной конструкции машина как бы олицетворяла собою мощь и силу советской авиации, широко распростершей свои крылья над всем земным шаром.

У машины без устали возился ее конструктор, творец и создатель Виктор Болховитинов. Молодой талантливый инженер, блестящий представитель отечественной конструкторской мысли, он в эти дни и недели подготовки к перелету сутками не покидал аэродром. Днем и ночью его можно было застать у машины. Маленький, худощавый и скромный человек, он жил одной заботой: как можно лучше снарядить самолет к дальнему перелету.

*Его полюбили летчики, мотористы, борт*механики. В эти напряженные дни конструктор похудел, зарос щетиной. Смешной и трогательный эпизод: однажды летчики вызвали его к себе в комнату. Могучий, атлетически сложенный Кастанаев силой усадил его на стул, быстро повязал его полотенцем и отдал в руки Виктора *Левченко. Веселый штурман вооружился* бритвой и хорошо, чисто побрил друга-конструктора.

Летчики полны уверенности в победе, полны уверенности в великолепных качествах материальной части. В огромных, широких крыльях самолета, в просторном фюзеляже размещены баки с горючим, всевозможное *снаряжение*, начиная *от* лимонов и кончая резиновым клипер-ботом.

Бетонную дорожку, с которой должна взлететь машина, летчики по праву считают дорогой гигантов. Она имеет свои традиции, свою историю. Три года назад по этой дорожке пронесся Михаил Громов, совершивший рекордный полет по замкнутой кривой. Это отсюда в прошлом году улетала славная тройка — Чкалов, Байдуков, Беляков. Это в этом году здесь снова стартовали самолеты Чкалова и Громова, проложившие великий воздушный путь между двумя континентами. И вот сегодня по этой дорожке понесется новый мощный советский моноплан. Его поведут Леваневский и Кастанаев.

Шестой час вечера. Приближался старт *нового полета через Северный полюс*. Четвертый по счету старт в 1937 году, четвертый по счету полет по Сталинскому маршруту, поистине ставшему трассой героев, трассой великих побед социализма.

Тихий августовский вечер. Широкая бетонная дорожка заполнилась автомобилями. Проводить отважный экипаж прибыли товарищи Рухимович, Алкснис, Туполев, Халепский, Бергавинов, Чекалов, Ушаков, Герои Советского Союза Байдуков, Беляков, Водопьянов, Шевелев, летчики, конструкторы, стратонавты, инженеры, представители советской и иностранной прессы.

Экипаж приехал к самолету за два часа до старта. Летчики были одеты в элегантные, тщательно выутюженные костюмы, были в приподнятом настроении, веселы, много шутили, оживленно разговаривали. Леваневского *окружили* иностранные журналисты. Он дал им краткое интервью.

— Мы летим без посадки через полюс до Фербенкса. Там заправим машину и полетим в Нью-Йорк.

Кастанаев углубился в чтение карты погоды. Побежимов, Годовиков и Галковский забрались в машину. Левченко *расспрашивал Байдукова о правах Америки*. Георгий Байдуков советовал штурману захватить с собой побольше серебряных монет: американцы любят сувениры. Штурман, смеясь, обошел друзей и загрузил свои карманы мелкой звонкой монетой.

Леваневский вырвался из кольца друзей и товарищей. Он взглянул на часы:

— Пора, *время лететь!*

Моторы уже работали. Четыре стальных пропеллера стремительно и сильно рассекали воздух. *Летчики горячо распрощались* с провожающими. Леваневский крепко обнял и расцеловался с конструктором самолета Болховитиновым. Экипаж занял места в самолете. За штурвал сел Кастанаев. Рядом с ним на правом сиденьи — Леваневский.

Дорожка опустела. Путь на Север был *открыт. В небо взвилась голубая ракета.* Наступали решающие, труднейшие минуты старта. И размеры тяжелого, могучего самолета, и четыре мотора, и полетный вес— 35 тонн! — требовали огромного искусства пилотажа, твердой, стальной руки.

Пилот дал полный газ, моторы взревели, и машина ожила, скользнула по бетонной дорожке. *Волнение охватило всех* присутствовавших на старте, когда 35-тонный краснокрылый моноплан стремительно несся по летному полю. Машина набирала скорость. Она неслась с нарастающей быстротой. Вот поднялся хвост. Вот колеса оторвались от земли. Все зааплодировали, восхищенные изумительным взлетом.

Начальник военно-воздушных сил РККА тов. Алкснис взглянул на часы.

— 35 тонн веса и 35 секунд разбега. *Блестяще!*

Было 6 часов 15 минут вечера. Так состоялся старт корабля «Н-209». Курс — на Северный полюс. Каждый присутствовавший на старте в эти секунды всем своим сердцем чувствовал, что взлет такого тяжелого мощного самолета — это новый взлет нашей прекрасной родины к вершинам *цивилизации и культуры.*

Б. ГАЛИН.
Л. БЕРЕГОВОЙ.

Читателям «Правды»

Начиная свой полет в Америку, мы шлем привет через «Правду» всем нашим соотечественникам. Мы летим на тяжелом транспортном четырехмоторном самолете, который воплотил в себе могущество и величие нашей авиации. Согретые любовью и вниманием нашего великого и одаренного народа, нашего гениального вождя товарища Сталина, мы поднимаемся в воздух, полные уверенности в победе. Мы гордимся, что *являемся сынами советского народа*, и мы не уроним славу и честь наших отцов и братьев.

Наш путь лежит через Северный полюс. Снова мы соединим единой воздушной нитью два народа, два могущественных государства, два материка. Укрепление дружбы между двумя великими народами особенно важно сейчас, когда фашизм деятельно готовит новую мировую войну. Если наш полет окажет некоторое влияние на рост цивилизации и укрепление мира на земле — наша миссия, цель, возложенная на нас товарищем Сталиным, будет выполнена. Мы не сомневаемся в успехе, потому что мы воспитаны на земле, где живет свободный народ, где процветает новая жизнь, где растет человеческое счастье.

На самолете-гиганте мы понесем от вас в Америку вести дружбы и мира. И когда *мы будем лететь над бескрайными просторами* Арктики, мы будем знать, что сердца нашего народа бьются в унисон с нашими моторами.

До скорого свидания, наши дорогие друзья!

С. ЛЕВАНЕВСКИЙ, Н. КАСТАНАЕВ, В. ЛЕВЧЕНКО, Г. ПОБЕЖИМОВ, Н. ГОДОВИКОВ, Н. ГАЛКОВСКИЙ.

Щелковский аэродром
12 августа.

ФЕРБЕНКС ГОТОВИТСЯ К ПРИЛЕТУ ЛЕВАНЕВСКОГО

ФЕРБЕНКС, 12 августа. **(Спец. корр. «Правды»).** Грандиозная сеть американского воздушного сообщения мало затронула северные районы страны. Воздушная линия кончается в Сиэттле, откуда два раза в неделю отправляется пароход на Аляску. Торопясь в Фербенкс, мы летели от *Сиэттля до Джуно на специальном гидросамолете.*

Жители маленьких канадских поселений и рыбацких промыслов, узнав, что сюда прилетел человек из Советского Союза, собрались у причалов и с жадным интересом расспрашивали, где сейчас находятся трансполярные советские летчики, когда прилетит четырехмоторная машина из СССР.

Трехтысячное население Фербенкса, знающее *Шмидта и Ушакова*, с особенным нетерпением ожидает прибытия «летающего гиганта», как окрестили американские газеты болховитиновскую машину.

Потомкам пионеров Аляски близка и понятна грандиозная работа большевиков в Арктике, и все победы великой страны — соседа Америки, здесь воспринимаются с большой радостью.

Не только на Аляске, но и во всей стране ждут нового трансполярного перелета. Газеты печатают ежедневно подробные сообщения телеграфных агентств из Фербенкса о подготовке к встрече четырехмоторного моноплана.

Посадка будет совершена в Фербенксе на муниципальном аэродроме, где базируются самолеты общества «Пасифик-Аляска Эруэйс». На нем имеются две крестообразные дорожки, размерами 400 на 2.100 футов.

Мэр города предложил советским представителям всяческую помощь для приема самолета. Заготовлено 10 тонн бензина и тонна масла. 35 метеорологических станций Аляски передают в Фербенкс два раза в сутки сводки погоды, а во время полета будут сообщать о погоде через каждые три часа.

Радиостанции Фербенкса, Нома, Анкореджа, мыса Барроу, Аклавика, Кетчикана, Джуно, форта Норман, Даусона будут непрерывно следить за работой радиостанции самолета и передавать все в Фербенкс. Для непосредственной связи с самолетом выделены радиостанции Фербенкса и Анкореджа.

* * *

ФЕРБЕНКС, 12 августа. **(Спец. корр. «Правды»).** Через полчаса после старта Леваневского в Фербенксе стало известно о новом полете советских героев через полюс. Эта весть молниеносно распространилась *по городу*. Фербенкс ждет гостей из Советского Союза. Аэродром подготовляется для приема гигантской машины.

Л. ХВАТ.

С. ЛЕВАНЕВСКИЙ
Герой Советского Союза

Сталинский воздушный путь

I

Только великим и сильным народам выпадает такая историческая честь: открывать для человечества новые дороги и пути. В XV веке ведущее место в завоевании и прокладке мировых путей занимали испанцы. Снаряженные ими отважные походы Христофора Колумба привели к открытию Нового Света, названного впоследствии Америкой. Это было в тот период, когда Испания находилась в зените своего могущества и славы. Открытие Америки Колумбом и первое кругосветное путешествие Магеллана, тоже снаряженное Испанией и ознаменованное величайшими открытиями, расширили жизненные горизонты человечества. После этого в течение пяти веков люди деятельно улучшают и совершенствуют морские пути между Европой и Америкой, рассматривая их как главнейшие торговые и *стратегические артерии мира.*

Так же, как походы испанцев в XIV и XV веках совершили переворот в морских транспортных связях между народами и открыли новую эру в истории человечества, так героические полеты советских летчиков в XX веке открывают новую эру в истории цивилизации, сближая народы и великие державы, совершая подлинный переворот в мировых воздушных сообщениях. Мысль эта высказана не случайно.

За последнее десятилетие авиация проложила себе пути во все концы земного шара, связала регулярными рейсами почти все страны мира. Но труднее всего оказалось установление воздушных сообщений между Америкой и Европой, Америкой и Азией. Бескрайние просторы океанов, неизведанные пространства неосвоенных *земель пугали и пугают даже* отважных авиаторов. Долгое время все полеты из Европы и Азии в Америку предпринимались различными странами, главным образом, с рекордными целями. Каждый такой полет знаменовал собой крупный этап в техническом развитии авиации, но это еще не было началом регулярных воздушных *связей между Старым и Новым Светом.*

История знает немало мужественных полетов через Атлантический океан. Десять лет назад американский летчик Чарльз Линдберг совершил беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Париж. Перелет этот открыл, казалось бы, новые возможности для воздушных сообщений между Европой и Америкой. В том же 1927 году было совершено еще четыре перелета через океан, из которых наиболее замечательным был перелет летчиков Чемберлина и Левина. В последующие годы снова было осуществлено несколько перелетов, как через центральную часть Атлантического океана, так и в его северном поясе — через Азорские острова и Ньюфаундленд.

Однако все эти перелеты не положили начала той трансатлантической линии между двумя материками, о которой мечтало и мечтает человечество. Организация регулярных воздушных сообщений между Северной Америкой, Канадой и Европой оказалась делом гораздо более сложным, чем это представляли себе летчики-рекордсмены. Со дня перелета Линдберга прошло уже десятилетие, а регулярной воздушной свя*зи через Атлантический океан все еще нет.* Только совсем недавно американская и английская летающие лодки снова совершили пробные полеты через океан. Транспортных или коммерческих полетов по этой трассе еще не было. Даже для передовой американской авиационной техники понадобилось десять лет, чтобы подойти *только к практическому* разрешению проблемы воздушных транспортных связей между Европой и Америкой.

Еще более сложной и трудной казалась и другая проблема: установление кратчайшей воздушной линии из СССР в Соединенные Штаты Америки. Советские летчики совершили много полетов вдоль берегов Аляски, Чукотки, Камчатки. Авиационные трассы появились в Якутии, на Лене, на Енисее, над бескрайними арктическими просторами. Но *соединить два материка* единым полетом никто не решался. Подобно древним мореплавателям, которые боялись уходить далеко в море и вели свои корабли только вдоль берегов, летчики XX века тоже «держались берега», пренебрегая счастливыми и грандиозными возможностями авиации: лететь по кратчайшей *прямой. Океан отпугивал людей.* Люди, овладев высотами технической и материальной культуры, не сумели еще, однако, завоевать самое главное: значительную часть земного шара. Огромные пространства Севера не использовались. Арктика слыла злой, таинственной и непокорной. Мир, как будто, смирился с беспомощностью людей, веками отступавших перед стихийной силой Центрального полярного бассейна.

Советский Союз полетами своих летчиков подчинил себе грозную стихию. Советские авиаторы начали деятельно разрешать проблему трансарктических связей между СССР и Америкой.

Чтобы решить эту мировую авиационную задачу, нужен был смелый и героический полет по новому пути, по новой трассе, с мощными средствами и отважными людьми. Этот полет совершили советские летчики, Герои Советского Союза, открывшие воздушный путь в Америку через Северный полюс.

II

Три года назад мне пришлось ехать через Америку на Чукотку для оказания помощи челюскинцам. В Нью-Йорке я встретил известного американского летчика Александера. Он долго и обстоятельно развивал нам свою мечту о перелете через Тихий океан во Владивосток и в Москву, думая таким образом соединить воздушной трассой Северную Америку с Советским Союзом. Тогда я высказал мысль о том, что путь из Соединенных Штатов Америки в Советский Союз должен итти не через Тихий океан, а через Северный полюс. Эта проблема, поставленная еще давно, с каждым годом кристаллизуется и на базе растущей советской техники становится все более реальной. Летчик Александер взглянул на меня непонимающе и даже иронически, словно речь шла о фантастике.

Вернувшись после спасения челюскинцев в Москву, я начал разрабатывать свою идею полета из Москвы в Америку через Северный полюс. О своем проекте я написал товарищу *Сталину. Вскоре меня вызвали* в Кремль. В присутствии товарища Сталина и руководителей партии и правительства я рассказал о всех деталях полета, о практическом его значении, о возможности установления воздушной магистрали через Северный полюс. Это было три года назад. Иосиф Виссарионович го*рячо поддержал меня:*

— Это подлинная революция в воздушных сообщениях, — говорил товарищ Сталин. — *И до этого додумался* рядовой советский человек!

Начали мы готовиться к первому полету. Я, Георгий Байдуков и Виктор Левченко. Правительство всячески поддерживало нас, были отпущены большие ассигнования, мобилизована вся авиационная техника того времени. Молодая и сильная советская авиация выходила на мировые *пути.*

Мысль о трансарктической связи через Северный полюс начала претворяться в жизнь. Усилиями советских инженеров и рабочих был подготовлен первый полет в 1935 году. Этому перелету, однако, суждено было стать только пробным. Нам пришлось вернуться с Баренцова моря из-за крупных дефектов в масломагистрали. Первая неудача огорчила нас, но не разоружила.

Мы продолжали наступать на природу. Изучая возможности трансполярных сообщений между Советским Союзом и Америкой, в прошлом году мы вместе с штурманом Виктором Левченко совершили пере*лет из Лос-Анжелоса в Москву* через Канаду, Аляску, Чукотку, Якутию. Этот полет еще больше убедил меня в полной практической возможности использования арктических пространств для будущих воздушных магистралей. Для меня стало ясным и бесспорным, что транспортная связь с Америкой должна осуществляться через Север*ный полюс и Аляску, с посадкой в Фер*бенксе.

III

Протяжение этого маршрута Москва — Северный полюс — Фербенкс — 6.663 километра. Это кратчайший путь в Америку. По этому пути легко провести не *одиночные, рекордные самолеты*, а тяжелые, грузовые и пассажирские воздушные корабли. Вот почему я начал подбирать многомоторный советский самолет и экипаж. Затем обратился с ходатайством к правительству СССР — разрешить мне осуществить первый транспортный беспосадочный полет в Фербенкс, а из Фербенкса, через Канаду, в Нью-Йорк.

Вряд ли нужно доказывать практическое и экономическое значение этого нового пути. Трасса нашего перелета проходит по маршруту Москва — Архангельск — Земля Франца-Иосифа — Северный полюс — Аляска. За Северным полюсом мы полетим по противоположному 148-му меридиану. Нужно взять глобус и прочертить на нем наш путь, чтобы понять наивыгодность и прямолинейность нашего маршрута. Расстояние от Москвы до Фербенкса по меридианам равно 6.596 километрам, а протяжение нашего маршрута равно 6.663 километрам: разница между меридиальным направлением и выбранной нами трассой выражается всего в 67 километров. Таким об*разом, большевики «подчиняют» интересам* народа даже меридианы. Эти воображаемые линии, мысленно прочерченные географами несколько веков назад, превращаются нами в реальные воздушные пути, героически «прочерченные» и открытые нашими летчиками.

Наиболее трудными моментами полета я считаю старт и участок от полюса недоступности до берегов Аляски. Взлететь на тяжело нагруженной машине, вес которой достигает неслыханной цифры — 35 тонн,—по узкой бетонной дорожке,—дело сложное, требующее чрезвычайного напряжения, большого опыта. К этим мгновениям старта мы готовились десятки дней, испытывая машину и ее грузопод'емность, пробег с различной нагрузкой. Только тогда мы решили, что взлететь можно, не рискуя *самолетом и нашими жизнями.*

На участке от полюса недоступности до берегов Аляски трудности об'ясняются тем, что здесь ориентировка будет вестись исключительно по солнечному указателю курса и с помощью радиопеленгации. При чем в нашем полете мы не можем «бродить по миру» в поисках меридианов: наш самолет—*четырехмоторный*, и больших резервных запасов горючего у нас нет. Но мы уверены в успехе, потому что мы—сыны советского народа и мы воспитаны партией Ленина—Сталина.

Изучая новые машины молодых советских конструкторов, мы остановили свой выбор на самолете «Н-209», сконструированном *под руководством инженера* Виктора Федоровича Болховитинова. Этот молодой и талантливый конструктор создал четырехмоторный грузопод'емный и скоростной самолет, который стоит в ряду лучших образцов мировой авиации, а по дальности полета даже превосходит их. В. Ф. Болховитинов много потрудился, чтобы *подготовить самолет к дальнему рейсу.*

Самолет «Н-209» является серийным. Если бы мы поставили на нем другие моторы, потребляющие меньше горючего, чем установленные у нас высотные надувные моторы, можно было бы взять на борт самолета двадцать—двадцать пять пассажиров и таким образом открыть пассажирскую *линию* СССР—США через полюс. Но в первом рейсе нам нужны именно высотные двигатели, сохраняющие свою мощность на высоте. Надеюсь, что в будущем году нам удастся это осуществить. Пока же мы взяли с собой первый груз, идущий через полюс в Америку.

Вторым пилотом в экипаже идет Николай Георгиевич Кастанаев, *летчик-испытатель*, давший самолету «Н-209» «путевку в жизнь», то-есть проводивший все испытания самолета с момента выхода его с завода до старта. Штурманом летит Виктор Иванович Левченко, человек, уже известный нашей стране по прошлогоднему перелету из Лос-Анжелоса в Москву. Кроме *этого, мы решили взять с собой двух борт*механиков — Г. Т. Побежимова и Н. Н. Годовикова и радиста Н. Я. Галковского. Таким образом, экипаж самолета состоит из шести человек. Это—нормальный эксплоатационный экипаж рейсового пассажирского или грузового воздушного корабля.

В истории авиации еще не было случая, чтобы одна страна в короткий срок подготовила *и снарядила три дальних беспосадочных перелета*. Советский Союз не только завоевал Северный полюс, не только проложил воздушную трассу через полюс, но и начинает осваивать эту трассу. Большевики привыкли двигаться быстрыми темпами. Не успели еще отзвучать овации по адресу советских героев-летчиков, установивших новый мировой рекорд дальности, как из Москвы, из великой столицы Советского Союза, стартует тяжелый самолет, открывающий *воздушный путь* в Америку через Аляску. В этом особенность советского народа: не останавливаться на достигнутом, непрестанно совершенствоваться и итти вперед!

IV

Сейчас трудно сказать заранее, в какой *обстановке пройдет перелет.* Очевидно, придется встретиться и с туманами, и с грозовыми фронтами, лететь в облаках, над об*лаками, итти вслепую*. Мы достаточно вооружены для любых условий полета, пилоты и штурман имеют в своем распоряжении все для того, чтобы уверенно вести машину. Для победы мы мобилизуем весь наш опыт, все знания и умение.

Тысяча девятьсот тридцать седьмой год войдет в историю мировой авиации яркой, *никогда не забываемой страницей*. Усилиями советских летчиков в этом году завоеван Северный полюс, проложен великий Сталинский воздушный путь между двумя материками. Путь этот сближает народы, рассеивает легенды о недоступности Арктики, открывает новую эпоху в истории международных связей.

Работа экспедиции и деятельность научной станции «Северный полюс» дали богатейший материал для дальнейшего освоения Арктики, нового, более широкого наступления на Север. И не случайно, спустя три недели после организации на Северном полюсе научной станции, воспользовавшись ее данными о погоде и наблюдениями воз*душной экспедиции*, из Москвы в Соединенные Штаты Америки был предпринят первый беспосадочный перелет. Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков пролетели в исключительно тяжелых метеорологических условиях огромный путь от Москвы до Портланда, впервые соединив воздушной трассой два величайших континента земного шара. Известно, что мировое общественное мнение восторженно приветствовало советских летчиков, *называя их перелет* «*памятником человечества в веках*».

Помимо чувства гордости за Советский Союз, за родину и ее сынов, осуществивших такой изумительный перелет, автор этих строк испытывает и некоторое личное удовлетворение, вызванное тем, что его идея о трансарктическом рейсе, выдвинутая три года назад, так великолепно реализовалась.

Утверждая реальность новой воздушной трассы вслед за Чкаловым из СССР в США отправился второй самолет, на борту которого находились Герой Советского Союза Громов, летчик Юмашев и штурман Данилин. Прекрасно выполнив ответственнейшее задание, самолет прошел без посадки от Москвы до Сан-Джасинто — почти до границы Мексики, побив сразу и мировой рекорд *дальности полета по прямой* и рекорд дальности полета по ломаной линии.

Еще и еще раз советская авиация заявила всему миру, что она по праву занимает авангардное место среди авиации других стран. Советские летчики показали, что нет таких дел, которых не могли бы выполнить большевики, и нет на земном шаре таких мест, которых не могли бы достичь советские самолеты.

Уже сейчас мы можем летать без посадки через пространства, равные, скажем, нескольким государствам. В недалеком будущем мы сможем преодолевать еще большие расстояния, с большим грузом, с пассажирами, почтой. На очереди стоит организация регулярного воздушного сообщения СССР—США через Арктику. Полеты участников экспедиции Шмидта, Чкалова, Громова, *полет экипажа самолета* «Н-209» являются основой и проверкой будущего регулярного воздушного тракта.

Авиационные итоги последних двух лет ярко демонстрируют огромный рост советской авиации, ее кадров и материальной базы, подчеркивают ее сокрушительную силу. Мы не могли бы с такой гордостью говорить о нашей любимой авиации, если бы в ее развитии не принимал личного участия товарищ Сталин. Правительство, партия, товарищ Сталин постоянно проявляют поистине отеческую заботу о людях советской авиации, вдохновляют их на новые победы.

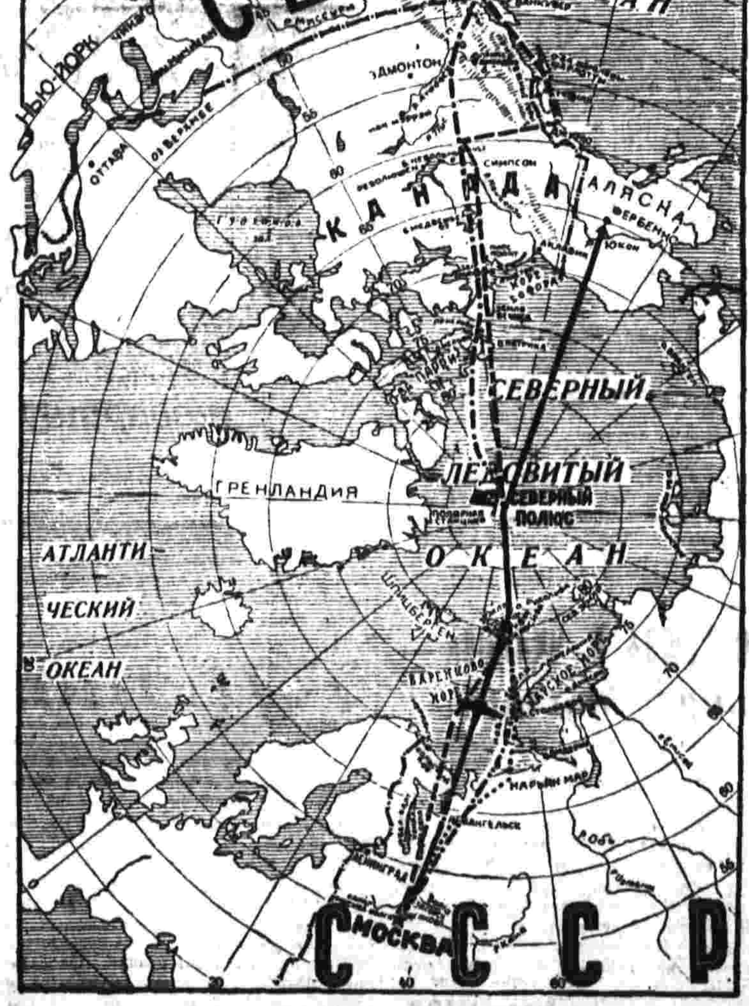
Мы будем не только лететь, но и изучать наш путь, с тем, чтобы будущие летчики и штурманы трансарктической линии рассматривали свои полеты как нечто *будничное и нормальное*. Для этого, конечно, мало наблюдений одних пилотов. Инженеры и конструкторы, ученые и институты должны дать авиаторам новые, более совершенные приборы, создать пассажирские скоростные машины, обладающие большим радиусом действия, построить новые моторы, мощные и в то же время экономные. По трассе следует раскинуть базы с радиомаяками, запасными аэродромами и всем необходимым наземным обслуживанием.

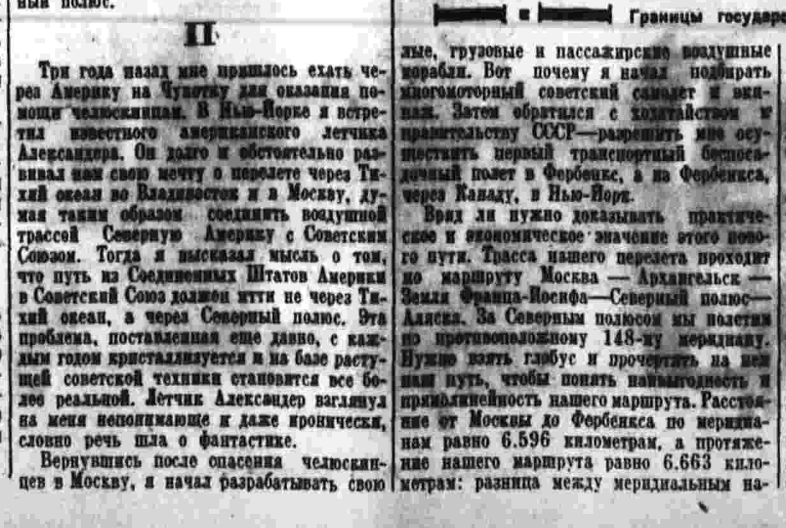
Будущие рейсы по трансарктической линии можно мыслить только как коммерческие. Другими словами, самолеты должны летать между Америкой и СССР с посадками, иначе они будут возить только горючее для собственного обслуживания.

Ни пассажиров, ни почты беспосадочные машины *не могут взять*. Поэтому на побережье Америки, на Аляске, и в советском секторе Арктики должны быть созданы аэропорты с достаточным запасом горючего и всем оборудованием, требующимся для современных авиационных баз.

Мы уверены, что страна наша, завоевывающая мировое воздушное первенство, наша родина, наш народ, руководимый большевистской партией и товарищем Сталиным, создадут в недалеком будущем все для эксплоатации Великой воздушной трассы из СССР в Америку через Северный полюс.

Недаром летчики зовут эту трассу Сталинским воздушным путем.





УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ

Полет экспедиции Шмидта на Северный полюс.

Беспосадочный перелет Чкалова Москва—Портланд.

Беспосадочный перелет Громова Москва—Сан-Джасинто.

Беспосадочный перелет Леваневского Москва—Северная Америка.

Границы государственные.

КУРС НА АЛЯСКУ

В. ЛЕВЧЕНКО
Штурман самолета «Н-209»

Внешне маршрут нашего полета из Москвы в Фербенкс выглядит очень просто. От столицы Советского Союза мы летим через Архангельск и остров Рудольфа к Северному полюсу, там поворачиваем на 26 градусов вправо и по 148-му меридиану спускаемся к югу до места посадки. Известно, что от Москвы до Северного полюса наш рейс будет уже пятым по счету в этом году. По воздушному тракту до полюса за последние три месяца летали самолеты Головина, Водопьянова, Молокова, Мазурука, Алексеева, Чкалова и Громова.

Однако эта легкость только кажущаяся. Самолеты наших предшественников никаких следов ни в воздухе, ни на земле не оставили (зато летчики передали нам богатейший опыт изучения поведения приборов в этих широтах и условий полетов в Центральной Арктике).

Сложность ориентировки в нашем полете велика, при чем, если на первом этапе до полюса она облегчается сетью полярных станций и опытом последних полетов, то от полюса до Аляски нам предстоит прокладывать путь, приняв на себя все полагающиеся в таких случаях неожиданности и неприятности.

Длина маршрута Москва—Северный полюс—Фербенкс составляет 6.663 километра. Лишь полторы тысячи километров мы пролетим над твердой землей, остальной путь пролегает над морями и центральной частью Северного Ледовитого океана. Уже из этих цифр можно составить себе ясное представление о сложности перелета. В августе Арктика изобилует туманами, низкой облачностью, сильными ветрами. Метеорологическая обстановка в этом году вообще весьма неблагоприятна для полетов, и недаром экспедиции Шмидта пришлось больше месяца просидеть на острове Рудольфа, выжидая более или менее сносной погоды для полета к полюсу. Стартуя в далекий путь, мы твердо и отчетливо знаем, что самолету придется лететь в облаках, под облаками и за облаками, в тумане, бороться с сильными ветрами, опасным обледенением.

Задача штурмана в перелете будет нелегкой. Как и во всяком другом воздушном рейсе, штурман должен точно проложить курс и с максимальной точностью выдерживать его в пути. Малейшая ошибка чревата большими последствиями. Если мы повернем ближе или дальше Северного полюса, то нам будет очень трудно попасть на свой меридиан, а опускаясь по другому меридиану, мы можем попасть не в Аляску, а, скажем, к берегам Канады.

Одним из наиболее трудных этапов маршрута является путь от Архангельска до острова Рудольфа протяжением около двух тысяч километров. 1.300 километров нам предстоит лететь над Баренцовым морем, которое в это время года обычно свободно от льда. Полет на сухопутной машине над открытой водой вообще представляет мало удовольствия. Выход из строя одного из моторов тяжело нагруженной машины повлечет за собой большие неприятности, ибо сесть в море на сухопутном самолете нельзя,—он утонет. Чтобы лететь на трех моторах, необходимо будет слить горючее. Но мы верим в самолет, в моторы, в работу стахановцев советских авиационных заводов и отправляемся в рейс спокойно.

Самолетовождение в открытом море сулит много заботы. Для того, чтобы точно выдержать направление полета, нужно знать направление и силу ветра, определить путевую скорость и боковой снос. Если облака не закроют поверхности воды, то, сбрасывая специальные, так называемые навигационные бомбочки, оставляющие на воде большие цветные круги, мы сможем по ним вычислить все необходимые данные. К сожалению, синоптики предсказывают сильную облачность над Баренцовым морем. Это значит, что нам придется итти или за облаками или в облаках. При полете в облаках курс будет выдерживаться только по магнитным компасам; если удастся выйти за облака, то на помощь придет солнечный указатель курса. Попутно мы будем определять свое место, пеленгуя радиостанции Мурманска, Архангельска, Диксона, Рудольфа и мыса Желания. Большие надежды я возлагаю на радиомаяк острова Рудольфа. Его работу мы должны услышать примерно на 73°-й параллели. Сигналы маяка послужат как бы путеводной нитью при полете от Архангельска до Рудольфа и от Рудольфа до Северного полюса.

Земля Франца-Иосифа — это последняя суша, которая будет лежать на нашем пути. Дальше никаких островов до самых берегов Аляски мы не встретим. Правда, не исключена возможность, что при полете от полюса мы обнаружим какие-нибудь земли, до сих пор еще не известные человечеству. Однако вероятность таких географических открытий весьма невелика, и мы мало надеемся на это, хотя будем зорко смотреть во время всего полета.

От острова Рудольфа до берегов Аляски карты будут выполнять роль графленой бумаги. Внизу будут расстилаться ледяные поля с бесчисленными разводьями, трещинами и полыньями и без всяких характерных признаков, позволяющих ориентироваться в полете. Поэтому навигатору придется пользоваться иными, менее популярными в обычных условиях, методами самолетовождения.

Самолет «Н-209» оборудован новейшей штурманской аппаратурой, изготовленной на советских заводах. На корабле установлено три обычных магнитных компаса, три гирополукомпаса, два гиромагнитных компаса, солнечный указатель курса, радиокомпас и, помимо всего, солнечный пеленгатор. В распоряжении штурмана имеется также вся аппаратура, необходимая для астрономической ориентировки. Таким образом, курс будет проверяться непрерывно различными способами и методами.

Наиболее надежными средствами ориентировки в Центральном полярном бассейне являются радио и астрономическая аппаратура. Благодаря специально подготовленным таблицам обработка вычислений высоты солнца и координат потребует небольшой затраты времени. Естественно, что в полете мы будем пользоваться и нормальными магнитными и гироскопическими приборами. Однако к их показаниям в этих широтах следует относиться с некоторой осторожностью. Дело в том, что Северный географический полюс и Северный магнитный полюс находятся в разных местах. Северный магнитный полюс расположен на широте 71 градус и западной долготе 96 градусов (то-есть около берегов Канады). Другими словами, он удален от географического полюса на 2.100 километров. Стрелка магнитного компаса, естественно, показывает на магнитный полюс. В зависимости от различных местных условий отклонение стрелки от истинного направления на север увеличивается или уменьшается. Для того, чтобы выдержать курс точно на полюс, нужно знать величину магнитного склонения. Этих знаний у нас пока нет.

Навигационный план, разработанный нами перед стартом, предусматривает ежечасные систематические астрономические наблюдения для определения места корабля. В период между наблюдениями пилоты будут стремиться держать постоянную воздушную скорость. Таким образом, мы всегда должны знать, сколько мы прошли, где мы находимся и сколько еще нам осталось лететь.

В тысяче километров от Аляски должны быть слышны некоторые береговые американские радиостанции. Вряд ли на этом расстоянии мы сможем пользоваться указаниями радиомаяков, но, во всяком случае, постараемся использовать сигналы для пеленгования. В частности предполагается использовать для этой цели радиостанции Фербенкса, Нома, Аклавика, мыса Барроу и другие.

На широте 70 градусов 20 минут мы подойдем к берегам Аляски. По плану выход должен быть сделан между устьями рек Мекензи и Кальвиль. У самого моря берег Аляски отлогий, но вскоре начинаются отроги гор Франклина, отдельные вершины которых достигают высоты 1.600—2.000 метров. Дальше, у Полярного круга, наш путь пересекается широкой и полноводной рекой Юкон. Отсюда до Фербенкса всего 157 километров. На Аляске вновь вступит в действие радиокомпас, с помощью которого мы рассчитываем выйти прямо к месту посадки. Сухопутный аэродром в Фербенксе сравнительно невелик, и для благополучной посадки на облегченной машине потребуется все мастерство пилотов.

Все расстояние от Москвы до Фербенкса мы предполагаем пройти в течение 29 часов при средней путевой скорости около 230 километров в час.

Почему мы вылетаем вечером? Весь путь мы собираемся проделать в светлое время дня и, что особенно важно, притти в Фербенкс днем. При вечернем старте в Москве мы должны прилететь в Фербенкс около полудня по местному времени. Если обстановка полета будет очень неблагоприятна и нас одолеют сильные встречные ветры, то опоздание на несколько часов нас не страшит: все равно самолет в Фербенксе опустится не ночью, а днем. При вечернем старте нам придется несколько часов лететь в сумерках над европейской территорией СССР. Ночи мы не увидим, так как самолет будет как бы догонять полярный день и солнце.

Мы отправляемся в полет с полной уверенностью в успехе задуманного предприятия. Подготовка к этому перелету заняла длительное время. Огромная заботливость, которую проявили перед полетом рабочие и инженеры, снаряжавшие нашу машину и нас самих, пристальное внимание, которое уделяют партия, правительство и лично товарищ Сталин развитию советской авиации, заставляют нас сделать все, чтобы оправдать почетное и высокое доверие, оказанное экипажу самолета «Н-209».

«ЗОЛОТОЕ СЕРДЦЕ»

Л. ХВАТ
Специальный корреспондент «Правды»

Было время, когда из этих краев уезжали на Юг удачливые искатели легкой наживы. Они добирались до ближайшего большого портового города Сиэттля и там в короткий срок спускали все добытое ими на Аляске золото. Сиэттль был для них тем же, чем некогда Иркутск для русских золотопромышленников и старателей. Обратно на Север отправлялись с пустыми кошельками и страстной надеждой снова найти богатые золотом земли.

То были веселые времена, мастерски описанные Джеком Лондоном в его северных романах. Об этих временах и по сей день с грустью вспоминают старожилы Аляски, или, как они себя называют, пионеры.

Тому минуло сорок лет. Крупные золотопромышленные компании с лучшей, современной техникой, огромными драгами и превосходным автотранспортом вытеснили несчастливых и удачливых одиночек-старателей. Им оставалось только поступить на службу компаний в качестве рабочих, но такая удача досталась далеко не всем. Все хорошие участки сосредоточены в руках компаний, извлекающих немалые барыши. Одна только драга на Гольденстрим, в 10 милях от Фербенкса, дает ежедневно золота до 2.000 долларов. Одиночки оказались в тяжелом положении, и теперь на Аляске говорят: «Верный способ потерять последние деньги — это искать золото».

От романтического прошлого остались только воспоминания аляскинских пионеров и своеобразный талисман, который охотно носят на груди жители Фербенкса. Это миниатюрный медальон, на лицевой стороне которого выгравирована надпись: «Фербенкс—золотое сердце Аляски». Клерки, изнывающие в конторах разных компаний, держат еще в своих карманах 50-долларовые самородки. Медальоны—«золотое сердце Аляски»—продаются в фербенкских магазинах по более сходной цене—четвертак за пару. Местные жители с едким сарказмом говорят, что этот сувенир—один из немногих предметов торговли, который еще не додумались изготовлять в Японии. Такое утверждение не лишено оснований. В больших городах Тихоокеанского побережья не столь бросается в глаза обилие японских товаров, как на Аляске. Магазины в Кечикане, Джуно и Фербенксе наводнены ими. Туристы с жадностью набрасываются на изящные резные изделия индейских и эскимосских мастеров из кости и дерева, а потом с разочарованием обнаруживают на этих безделушках скромные этикетки «Мэйд ин Джапан» (сделано в Японии). Патриотические чувства американских торговцев явно ущемлены, но соображения выгоды берут верх: японцы продают свою массовую продукцию по демпинговым ценам, и на этих товарах какому-нибудь мистеру Паркеру или Смиту легче нажиться, чем на своих отечественных.

В золотом сердце Аляски мы видели немало людей с разбитыми надеждами, людей, у которых все осталось в прошлом и нет никаких перспектив на будущее. Повар второразрядного ресторана в несколько минут рассказал нам простую историю своей жизни. Он приехал на Аляску из России в 1909 году. 11 лет, как крот, рыл землю возле Даусона, пока не наткнулся на хорошее серебро. Крупная компания, зорко следившая за всеми старателями, создала для него невыносимо тяжелые условия добычи и предложила скупить его участок за 7.000 долларов. Пришлось согласиться. Через месяц та же компания перепродала этот участок за четверть миллиона. Старатель с горя за несколько недель спустил все свои доллары и остался нищим. Сейчас служит поваром.

— Вернулся бы назад на родину, но кому я там теперь нужен?—с тоской говорит он.

Весь Фербенкс умещается на небольшом плато, окруженном волнистой линией холмов. Речка Чайна соединяет город с великой водной магистралью американского севера—Юконом. На берегах его разбросаны поселения индейцев. Они живут замкнуто, обособленно и в город заглядывают очень редко—незачем. Ловкие коммерсанты, монополисты продают индейцам все необходимое для рыбной ловли и охоты.

Город не растет. Его 3-тысячное население увеличивается только в летние месяцы, когда отчаявшиеся безработные из Центральных Штатов приезжают на Север в надежде хотя бы здесь, «на краю света», найти какое-либо занятие. Но и здесь, в «золотом сердце», оно достается немногим. Механизация добычи золота доведена до мыслимых пределов. Мы видели одну из крупнейших драг «Фербенкс эксплорейшен компани». На ней работает меньше десятка человек. Тут трудно получить работу по специальности. Поэтому в Фербенксе можно видеть самое причудливое смешение профессий. Водопроводчик работает полотером, студент последнего курса колледжа — шофером. Зубной техник устроился в мастерскую химической чистки.

Скучна и однообразна жизнь в этой американской провинции. Трое советских граждан—метеоролог Беляков, радиоинженер Смирнов и специальный корреспондент «Правды», приехавшие сюда и, естественно, оказавшиеся в центре всеобщего внимания, не раз задавали друг другу вопрос: какими интересами живут все эти Паркеры, Джонсоны, Вильямсы, Стивенсы? Одних погнала сюда жестокая нужда, других—робкая надежда на счастье, третьих—желание уйти подальше от чудовищной какофонии больших американских городов. Всеми ими, за исключением, конечно, таких стариков, как Элам Харниш, владеет одна мысль: скопить деньги, уехать в какой-нибудь скромный штат и пожить там спокойно хотя бы пару лет.

На улицах города тихо. Редко пробежит автомобиль (хотя их здесь около 300) или проедет велосипедист. Лишь вечером под воскресенье на местный «Бродвей» выходят лихие потомки аляскинских пионеров, в стетсоновских шляпах приезжают золотоискатели с приисков, оживляются таверны и кабаки. Можно еще убить время в единственном кинотеатре, где идут специально подобранные «ковбойские фильмы» с бесконечными погонями, стрельбой, убийствами или драмы постельного содержания. 8-летние фербенкские ребята обоего пола, посещающие кино, приобщаются к этой «высокой культуре».

Приисковые инженеры, клерки, местная администрация и торговцы два раза в неделю развлекаются, как умеют, в дансинге, носящем претенциозное название «Интернациональный ночной клуб». Его хозяева—два пожилых серба — об'ясняют, что назвали так свое заведение потому, что в Фербенксе живут представители почти 30 национальностей.

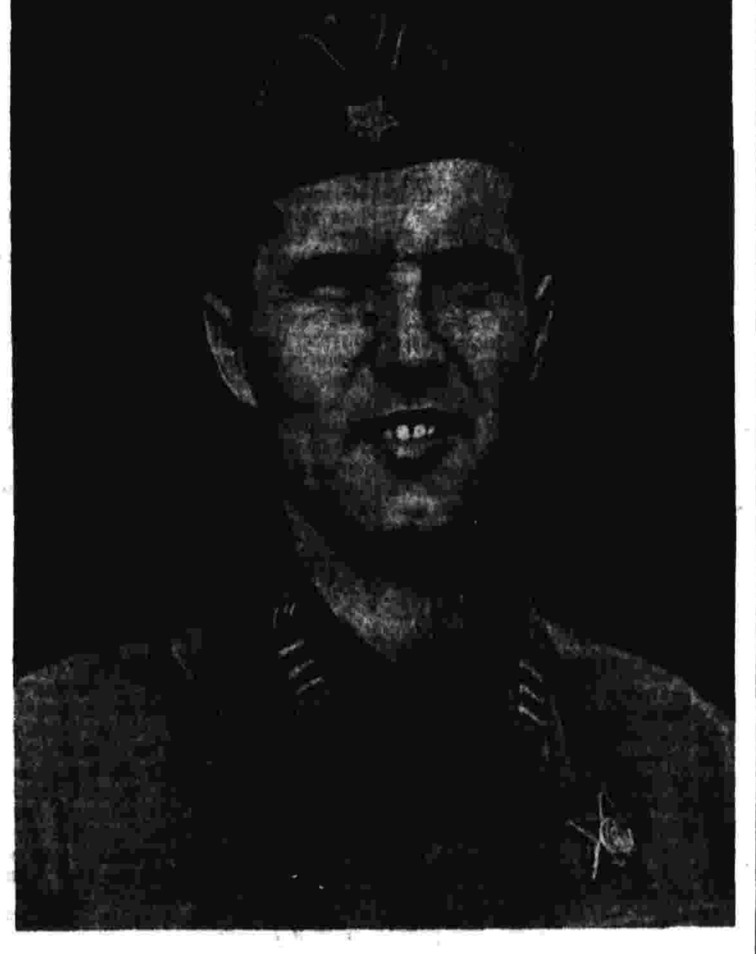
Город стоит в стороне от больших коммерческих путей. С Джуно — резиденцией аляскинского губернатора—Фербенкс связан два раза в неделю быстроходным пассажирским самолетом «Локхид электро». 1.100 километров он покрывает за 4,5 часа с одной посадкой в Уайтхорсте, на канадской территории. Изумительной красоты виды, открывающиеся в полете, привлекают богатых туристов из штатов.

Другой путь сообщения—единственная на Аляске железная дорога Анкорейдж—Фербенкс. Поезда здесь ходят тоже два раза в неделю, но совсем не американскими темпами. Этот путь проделал инженер Смирнов. Поезд по вечерам дважды останавливался в пустынной горной местности, и пассажиры приглашались за 6,5 доллара переночевать в специально отстроенной для этой цели гостинице. Утром поезд двигался дальше. Из Анкорейджа можно попасть пароходом в Сиэттль. Таков путь почты. Местная ежедневная газета, принадлежащая агентству Ассошиэйтед Пресс, аккуратно сообщает населению, что почта с пароходами «Юкон», «Баранов», «Мак-Кинлей» ожидается в такие-то числа. Воздушная почта путешествует отсюда сперва поездом, а затем пароходом до Сиэттля, где уже попадает на линейные самолеты. Мы никак не могли понять, почему письма воздушной почты не перебрасываются самолетами «Локхид» до Джуно. Местный почтмейстер мистер Шелдон об'яснил, что, к сожалению, между почтой, принадлежащей государству, и частным авиаобществом «Пасифик Аляска эруэйс» нет договоренности по этому вопросу. Не меньшей странностью является то, что единственная в Фербенксе радиостанция, принадлежащая корпусу связи американской армии, ежедневно от 6 часов вечера до 8 часов утра прекращает свою работу, и город остается изолированным от всего мира.

Проявляя, как и вся фербенкская администрация, гостеприимство и внимание к советским представителям, мистер Шелдон сделал нам приятный подарок. Он отдал нам несколько номеров получаемой здесь в единственном экземпляре «Правды». Ее выписывает некий Макс Риди, 32 года назад уехавший из Луганска. Газета приходит сюда на 25—30-й день. 7 августа мы читали «Правду» за 13 июля. Риди принес нам также несколько номеров московских журналов.

Другой приятный подарок сделали нам американские бортмеханики Уильям Левари, Клайд Армистет, награжденные орденами Ленина за участие в спасении челюскинцев. Они пригласили нас к себе в гости и продемонстрировали нам кинофильм, снятый ими при посещении Москвы 3 года назад. Было очень отрадно видеть улицы родного города, находясь в противоположной точке земного шара. Левари и Армистет, историю которых в свое время широко расписали американские газеты, пользуются здесь большим авторитетом. Они рассказали нам об уважении своих сограждан к представителям советских полярников и летчиков, побывавших здесь. Фербенкс внимательно следил за трансполярными перелетами Чкалова и Громова и теперь с понятным нетерпением ожидает большую советскую машину.

ФЕРБЕНКС, август 1937 г.



Военинженер 1-го ранга В. Ф. Болховитинов.

Фото И. Белякова.

В. Ф. БОЛХОВИТИНОВ
Военный инженер 1-го ранга

КАК СОЗДАВАЛСЯ «Н-209»

Когда два года назад коллектив инженеров нашего завода получил задание спроектировать многомоторный грузопод'емный самолет, могущий покрыть без посадки большие расстояния, мы решили попытаться вложить в этот свой проект все новшества конструктивной мысли, завоевания научной аэродинамики. Четыре величины определяют мощь авиации — дальность, быстрота, грузопод'емность и высотность. Между конструкторами всего мира идет непрерывное творческое соревнование за эти показатели. В отношении дальности и грузопод'емности советская авиация имела бесспорные огромные победы. Надо было также успешно завоевывать высоты и скорости.

Мы принялись за работу, хорошо понимая ответственность возложенной на нас задачи. Стране необходима хорошая, быстрая транспортная машина, могущая перебрасывать грузы на большие расстояния, итти на достаточных высотах. Борьба за большие скорости к моменту, когда коллектив начинал свою работу, сосредоточилась главным образом на легких машинах — спортивных самолетах, разведчиках и истребителях. Тут мировая авиационная мысль достигла значительных успехов. Но одно дело—легкий самолет, и совсем иное—воздушный корабль со сложнейшей винтомоторной группой, могущий поднимать несколько тысяч килограммов грузов.

Чтобы перенести на такого типа самолет опыт, накопленный в других областях авиации, требовался труд не одного, а многих людей, настоящее коллективное творчество, содружество конструкторов, об'единенных одной идеей, способных подхватывать каждую верную мысль и зорко подмечать ошибки.

Вместе со мной в работе участвовали военный инженер 1-го ранга тов. Курицкес—специалист по аэродинамике, военный инженер 1-го ранга тов. Шишмарев, заводские инженеры: тт. Самбуров, Кириленко, Вербицкий, Исаев, Горелик, Песоцкий, Кан и многие другие. Не только эти товарищи, весь завод, вся его партийная организация, весь мощный пролетарский коллектив были подлинными создателями машины. Люди завода самоотверженно работали над осуществлением самолета со дня зарождения идеи и по сегодня, когда один из техников завода—тов. Годовиков в качестве бортмеханика вместе с Героем Советского Союза тов. Леваневским летит над просторами Центрального арктического бассейна.

Коллектив поддерживал нас в трудные минуты, окружая атмосферой бодрости, помогая преодолевать препятствия, встававшие в процессе работы.

А трудностей было немало. Чтобы улучшить управление самолета и его аэродинамические качества, мы впервые на такого рода машинах применили полуубирающееся шасси, щитки, гладкую обшивку, особой системы фюзеляж, специальный обтекатель для радиатора и многое другое. Все эти нововведения давали самолету лучшие летные свойства, позволяли увеличить скорость машины в полете и сократить ее при посадке.

Чтобы осуществить каждое из подобных конструктивных изменений, предстояло рассчитать все эти детали, воплотить замысел в реальность чертежей и цифр.

Работа по конструированию полуубирающегося шасси легла почти целиком на плечи инженеров Шишмарева, Карпова и Исаева. Тов. Шишмарев—работник Военно-воздушной академии, глубокий и разносторонний специалист, у которого раньше, в годы учебы, я очень многое получил. Работая в авиации с 1912 года, он кончил электротехнический институт и много лет занимался изобретательством. Свой опыт и огромную творческую интуицию этот человек вложил в создание проекта нашего самолета.

Не менее сложны были расчеты фюзеляжа. Обычно в тяжелых самолетах фюзеляж крепится целой сетью растяжек, загромождающих внутренние габариты. Мы избрали другой конструктивный принцип. Коковый фюзеляж — это скорлупа, не имеющая никаких внутренних растяжек. Преимущества его бесспорны. Внутри самолета, благодаря этому, свободно и просторно. Фюзеляж гораздо жестче и потому меньше подвержен деформации. При сильной болтанке хвост не так колеблется, и летчику не приходится делать лишних движений, парируя воздушные удары. Наконец, повреждение кокового фюзеляжа в одной части не вызывает аварии самолета.

Прочность, просторность, прекрасная управляемость. Немудрено, что мы напряженно работали над решением этой задачи. Пришлось сделать целый ряд опытов, разработать механику расчетов и только тогда, накопив необходимые исходные данные, перейти к проектированию и постройке большого фюзеляжа.

Мы многому учились в эти месяцы. Наука и практика шли рука об руку. Книги помогали разрешить технические трудности, а опыт преодоления этих препятствий позволял уточнить, глубже разработать ряд вопросов аэродинамики и самолетостроения.

Так создавался наш самолет. Замысел, идеи облекались в живую плоть конструкции. В Военно-воздушной академии я руководил кафедрой дипломного проектирования. Мне приходилось помогать молодым конструкторам оформлять мысли, которые зарождались у них, ставить и разрешать на бумаге в чертежах целый ряд сложных вопросов самолетостроения. Я находился все время в обстановке напряженных, творческих поисков, учился видеть недостатки конструкции и исправлять их. Учился искать, не успокаиваясь, не отчаиваясь от первых неудач. Все это помогло мне в дни создания самолета.

Мы искали, ошибались, снова и снова проверяли, чтобы в конце концов найти верное решение. Нововведения, которые появились на самолете, заставили задуматься над обслуживанием воздушного корабля. Надо было максимально механизировать все процессы, так как со всеми агрегатами одной мускульной силой справиться, конечно, нельзя. Мы хотели максимально облегчить труд летного состава. Ведь создавалась нами советская машина, советский воздушный корабль. Поэтому мы запроектировали, а затем осуществили механизмы для под'ема и опускания шасси, уборки костыля, запуска моторов и под'ема груза. Словом, получилась целая механизированная летающая фабрика.

Проектирование самолета отняло у нас около пяти месяцев. Мы начали работу в конце 1934 года, а в мае 1935 года самолет впервые поднялся в воздух.

В этом месяце случилось событие, которое навсегда запомнилось всем нам. 2 мая на смотре авиации товарищи Сталин, Ворошилов, Каганович, Орджоникидзе осмотрели в числе других самолетов и нашу только-что появившуюся на свет машину. Тов. Алкснис рассказал, что собой представляет самолет. Он сообщил товарищу Сталину, что сделал машину молодой инженерский коллектив, у которого это первая самостоятельная работа.

Товарищ Сталин внимательно осмотрел самолет; заглянув внутрь, он похвалил нас за то, что там в фюзеляже просторно и нет растяжек. По замечательно ласковой улыбке и словам мы почувствовали, что самолет ему понравился. Это еще больше окрылило нас. Присутствуя на приеме в Кремле и слушая прекрасное приветствие товарища Сталина партийным и непартийным большевикам, я думал, как оправдать высокое доверие вождя ко всем нам, людям советской страны, как сделать машину достойной родины, доверившей нам это дело.

Самолет был готов, но это не означало, что мы собирались прекратить работу над ним. Самолет для всех нас — живой организм. Он может и должен изменяться, совершенствоваться. Его возможности растут, как увеличиваются силы человека.

Начались летные испытания и проверка в воздухе,—строгий, беспристрастный суд пилотов и бортмехаников-испытателей подсказали нам новые мысли. Уже на готовой машине мы решили, например, изменить систему охлаждения масла. Раньше для этой цели самолет имел воздушно-масляные радиаторы. Теперь же масло пропускалось через рубашку карбюратора, нуждающегося в подогреве, и, охлажденное тут, возвращалось обратно. Избавившись от воздушно-масляных радиаторов, мы уменьшили лобовое сопротивление, улучшили аэродинамику.

Машина была готова. Огромный четырехмоторный самолет стоял на аэродроме, мы с понятным волнением оглядывали это наше детище, думая о судьбе его. Летчики и механики-испытатели должны были дать путевку в жизнь самолету, оценить его высотность, грузопод'емность, дальность. Новорожденный самолет-«птенец» имел размах крыльев, равный 40 метрам. Это был моноплан с несущей поверхностью, превышающей 230 метров. Четыре мотора развивали мощность по 850 лош. сил каждый.

Прекрасная мощная машина. Но прежде чем начать достойные ее большие дела, она должна была показать свои возможности, пройти настоящий университет, сложный курс воспитания самолета, начав с круговых полетов на небольшой высоте над аэродромом, чтобы потом, проверив свои силы, ринуться на завоевание рекордов.

Эта работа отняла много месяцев. Каждый полет приносил новые неожиданности. Самолет поднимал 5—10, наконец 12 тонн, и мы чувствовали, что предел его силы еще далеко не достигнут.

Так познавались возможности нашей машины. Созданный для повседневной практической работы, в руках героев-пилотов самолет показывал высокие летные качества.

Эта серия испытаний показала, что на нашем самолете можно достичь дальности и грузопод'емности значительно большей, чем это предполагалось при проектировании. Тогда возникла мысль об использовании самолета для перелета через полюс.

Сейчас нам предстоит доказать на обычной серийной машине, что трасса через полюс доступна не только для специальных рекордных самолетов, но вполне пригодна и при нормальной повседневной эксплоатации.

Это большое, почетное дело. Коллектив инженеров и рабочих горячо принялся за подготовку самолета к выполнению нового ответственного задания. Предстояло, прежде всего, увеличить дальность машины. Для этого пришлось поставить дополнительные баки, тщательно проверить расход горючего, оборудовать самолет целым рядом дополнительных приборов.

Сроки измерялись не месяцами, а днями и часами. За 15 дней были готовы все чертежи, которые немедленно сдавались в производство. Цехи завода работали с предельным напряжением. Достаточно сказать, что через пять дней после сдачи последнего чертежа все детали были изготовлены и поступили на самолет. Начались летные испытания. Дефекты, замеченные во время полетов, исправлялись ночью. Круглые сутки вокруг самолета кипела жизнь.

Наконец все было закончено. Крепко веря в успех, мы проводили отважный экипаж в путь.

Опыт перелета позволит еще улучшить машину; изменив винтомоторную группу, мы сможем значительно увеличить дальность самолета. Возможности модернизации машины очень велики.

Наш самолет будет итти в полтора раза быстрее, чем «АНТ-25», значит он еще в полтора раза сократит расстояние между двумя материками, крепко спаянными великой дорогой дружбы, которую проложили тт. Чкалов и Громов.

Сократив маршрут на 1.000 километров (сделав, например, промежуточную посадку в Архангельске или Амдерме), наш самолет смог бы взять на борт 25 пассажиров за счет части запасов горючего. Значит, недалеко то время, когда начнутся регулярные трансарктические рейсы, и первые пассажиры, которые вечером сядут в самолет, через 30 часов опустятся на аэродром Фербенкса.

Мы счастливы и горды, что в великом деле прокладки нового Сталинского воздушного пути есть доля и нашего труда. Страна открывает перед нами безграничные творческие просторы. За первым самолетом, который построил наш коллектив, мы создадим другие, способные летать быстрее, итти выше над облаками и циклонами, пересекать необ'ятные просторы нашей планеты.

ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА
«О ВВЕДЕНИИ ПРАВИЛЬНЫХ СЕВООБОРОТОВ»

КАКИМИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СЕВООБОРОТЫ В НЕЧЕРНОЗЕМНОЙ ПОЛОСЕ

Какими должны быть севообороты для областей нечерноземной полосы европейской части Союза? Я полагаю, что все севообороты *(за небольшим исключением)* должны быть к концу третьей пятилетки клеверными. Введение клеверов двухлетнего пользования во всех севооборотах значительно сократит площади зерновых культур. Поэтому наиболее целесообразно ввести шести-семи- и восьмипольные севообороты с такими звеньями многолетних трав:

с полугодовым сроком использования клевера (снятие одного укоса и распашка под клеверный пар);

с годичным сроком использования клевера (2 укоса за год, вспашка на зябь под яровые);

с полуторагодичным сроком использования (3 укоса и вспашка под пар);

с двухлетним сроком использования (4 укоса, вспашка на зябь и посев льна).

В третьей пятилетке эти схемы сроков использования клевера должны осуществляться в зависимости от выпаханности почв и обеспеченности их кормами.

Использование клеверов под пар вызывается необходимостью сохранить площади под озимыми и повысить их урожайность.

Охват всей площади пашни клеверными севооборотами создаст предпосылки для прогрессивного роста урожая. Вместе с тем *лен получит предшественником* клевер двухлетнего пользования. Улучшится кормовая база. Сокращение площадей под зерновыми культурами (при указанных схемах участия клевера) можно будет компенсировать освоением новых земель.

В проекте говорится только о полевых севооборотах и совершенно не упоминается о прифермских и луговых, хотя в третьей пятилетке будут вводиться и указанные севообороты, правда, не во всех колхозах. Для создания прочной кормовой базы во многих колхозах необходимо ввести прифермские или луговые севообороты.

Поясним примером. Колхоз имеет около тысячи га пашни, слабо обеспечен естественными *кормовыми* угодьями, имеет сильно развитое животноводство (одна—две крупных фермы). Таких колхозов много в *лесостепи и степной зоне*. Для того, чтобы обеспечить животноводство кормами, такие колхозы должны иметь значительную площадь посева силосных культур, кормовых корнеплодов и зеленой подкормки. Наиболее целесообразно посевы этих культур *поместить не в полевом севообороте*, а на отдельных земельных участках вблизи животноводческой фермы.

Дело в том, что указанные культуры трудоемки и малотранспортабельны. Если поместить их в полевом севообороте, это вызовет большие затраты на транспорт. Вспомним, например, что зеленую подкормку нужно ежедневно подкашивать и подвозить к скотному двору.

Вот почему я предлагаю внести в проект следующий пункт: «В крупных колхозах с животноводческими фермами, кроме полевого севооборота, вводится прифермский, территориально расположенный вблизи фермы для снабжения ее сочными и зелеными кормами».

Несколько слов о луговом севообороте. Снова приведем пример. Колхоз осваивает в третьей пятилетке избыточно-увлажненные земли (минеральные или болотные). Осушение и другие работы по освоению производятся с помощью государства. Таких колхозов много, главным образом в лесной зоне.

Когда земли освоены, включать их в полевой севооборот нецелесообразно, так как на них нельзя успешно выращивать озимые хлеба. Поэтому целесообразнее на таких землях ввести специальный луговой севооборот, имеющий однолетнюю культуру и искусственные многолетние сенокосы и пастбища. Тогда избыточно-увлажненные земли будут использованы наиболее целесообразно.

Значит, в таких случаях в колхозах, вместе с полевым должен вводиться и луговой севооборот, который фиксируется на плане вместе с полевым. Луговые севообороты в третьей пятилетке необходимо вводить в колхозах, осваивающих большие компактные массивы *заболоченных земель*.

В проект желательно ввести поэтому следующий пункт: «В колхозах нечерноземной полосы на вновь осваиваемых избыточно-увлажненных землях вводится луговой севооборот, который фиксируется на плане наравне с *полевым*».

Агроном С. ГРИШАНИН.

ИЗБЕЖАТЬ ШАБЛОНА

Опубликованный для обсуждения проект комиссии Наркомзема и Наркомсовхозов СССР имеет огромное значение. Об этом уже высказались многие читатели. Я хочу остановиться на нескольких сторонах проекта, требующих, по-моему, уточнения.

Нужно сказать, что севообороты для совхозов определены в проекте более конкретно, чем для колхозов. Проект устанавливает типы севооборотов для разных географических зон Союза. Но ведь в пределах одной и той же зоны могут быть самые разнообразные условия, и надо полагать, что севообороты придется конкретизировать применительно к этим условиям.

Сошлюсь на пример нашего Базалийского района, расположенного в лесостепи среди свеклосеющих районов. Однако у нас *сеют мало свеклы* — 3,5 проц. Вместо сахарной свеклы колхозы сеют коноплю, кориандр, садят картошку.

Площадь многолетних трав в районе невелика. Между тем для развития животноводства, повышения урожайности и улучшения структуры почвы необходимо расширять посевы трав, тем более, что район имеет волнистый рельеф с большими площадями, подверженными смывам почвы. Травы с их сильно развитой корневой системой укрепят почву.

Но расширять площадь трав за счет уменьшения чистого пара в нашем районе нельзя, так как поля сильно засорены сорняками. Таким образом, несмотря на то, что *Базалийский район находится в зоне свеклосеяния* и в нем формально принят восьмипольный севооборот, возникает необходимость заменить его в большей части колхозов 10-польным севооборотом. Он должен состоять из 30 проц. озими, 30 проц. яровых, 20 проц. многолетних трав (одно поле с двухлетним укосом), 10 проц. чистого пара и 10 проц. пропашных.

По сравнению с 8-польным севооборотом 10-польный имеет следующие преимущества: расширяется площадь многолетних трав и чистых паров, обеспечено лучшее чередование культур, чаще повторяется посев многолетних трав и, наконец, сводится к минимуму дробление полей.

Правда, могут возразить, что при смене 8-полья на 10-полье произойдет коренное перемещение территорий полей, а это *отразится на урожайности, но ведь нельзя* забывать, что принятые в нашем районе севообороты большей частью существуют только на бумаге.

Я считаю возможным и необходимым в тех колхозах района, где почвенные и рельефные условия части полей не позволят допустить посева пропашных, разрешить ввести два разных севооборота. Вообще нельзя подходить с общей меркой к тем колхозам, которые резко отличаются своим рельефом и особенностями почвы от остальных колхозов.

Старший агроном Базалийской МТС
М. ОЛИЙНЫК.

Проскуровский округ,
Винницкой области.

Молодежь — в военные училища. На снимке: в первом ряду (слева направо): Н. Н. Крылов и С. И. Школьников; во втором ряду: В. Ф. Иванов и А. Н. Мурашев, успешно сдавшие испытания и зачисленные курсантами Ленинградского Краснознаменного военно-инженерного училища. Фото В. Темина.

МАСТЕРИЦА ХЛОПКА

(От ашхабадского корреспондента «Правды»)

Мастерица хлопка Огуль Джан Базарбаева известна не только в своем родном колхозе им. Буденного. Слава о ней идет по всему Ильялинскому району и Ташаузскому округу. О ней говорят как об удивительном самородке, знающем хлопок так же хорошо, как Мария Демченко—свеклу, как Паша Ковардак и Паша Ангелина—трактор, как Алексей Стаханов—уголь.

Готовясь к Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, она собирается получить рекордный, неслыханный в здешних краях урожай хлопка—100 центнеров с гектара. Ни уговоры маловеров, ни насмешки врагов не в состоянии поколебать Огуль Джан в принятом ею решении.

Бархатное поле не раз было вспахано и перепахано. Поливалось зимой. Упитанное минеральными местными удобрениями, оно дало здоровые, неизреженные всходы.

— Огуль Джан, дашь ли 100 центнеров? — спрашивают ее колхозники.

— Обязательно!

Мысль побывать в Москве на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке, продемонстрировать там лучшие образцы коллективного труда захватила и волнует не одну Огуль Джан в отдаленном Ташаузском округе. Соревнуясь с ней, отличный урожай готовит звеньевой Нур Атаев, из колхоза им. Микояна, Куня-Ургенчского района. Этот талантливый хлопкороб мало в чем уступает Огуль Джан по уходу и обработке своего участка в четыре с половиной гектара.

Впервые в этом году в округе появились колхозные звенья пятидесятников и тридцатников, ухаживающих за хлопком с большим искусством.

Но все же поле Огуль Джан — одно из лучших.

А. ТАБЕЙКИН.

ЗАБОТА О ЗДОРОВЬЕ КОЛХОЗНИКОВ

КУЙБЫШЕВ, 12 августа. (Корр. «Правды»). Во время уборочных работ колхозники обычно пользуются водой из разных источников — прудов, озер, болот и т. д. Не всегда удается ее кипятить. Чтобы предохранить людей от кишечно-желудочных *заболеваний*, на *полевых станах стали* широко применять хлорирование питьевой воды.

Воду хлорируют полевые санитары, которые выделены в каждой бригаде. В колхозах области — около 500 полевых санитаров, *прошедших* специальные курсы.

РЕКОРДНЫЕ УРОЖАИ КУБАНСКИХ КОЛХОЗНИКОВ

РОСТОВ-на-ДОНУ, 12 августа. (ТАСС). В Штейнгартском районе выдвинулось в этом году много новых людей, добившихся рекордных урожаев. В колхозе «Социалистическое земледелие», где председательствует кубанская казачка—орденоносец Екатерина Золотухина, средний урожай озимой пшеницы со всей колхозной площади составил 30 центн. с гектара.

Замечательнейший урожай получил звеньевой второй бригады колхоза «Животновод» тов. Панчишко. С площади в 30 гектаров он намолотил по 74 центн. *пшеницы* с каждого га.

ИГРА В ШАРИКИ

Затеяли эту малопочтенную игру два цеха Московского государственного подшипникового завода им. Л. М. Кагановича—шариковый цех и цех ширпотреба. И вели ее настойчиво и азартно.

Суть игры не сложна. Шариковый цех завода, выпускающий несообразно большое количество непригодных для подшипников, бракованных шариков, «избавляется» от этого неприглядного груза, сдавая порченые шарики цеху ширпотреба. А *этот последний в свою очередь* избавляется от полученных шариков, продавая их по повышенной цене, но уже в виде «высококачественных предметов широкого потребления».

Увлекательная игра! Захватывающая! *До такой степени*, что шариковый цех стал «спускать» по незримому кегельбану не только испорченные шарики, но и вполне пригодные. А цех ширпотреба, увлекшись игрой, стал азартно взвинчивать цены. Получая, например, бракованный шарик размером $^{1}/_{8}$, стоимостью в 3 руб. 50 коп., продают его за 14 руб. 07 коп. В четыре раза дороже! Точно так же вдвое дороже—за 22 руб. 10 коп. продают шарик размером $^{5}/_{16}$, стоимость которого 11 руб. 20 коп.

Могут подумать: в цехе ширпотреба, пожалуй, затрачивают огромные усилия, чтобы приспособить бракованные шарики, чтобы отшлифовать их, чтобы привести в некий новый вид. *Напрасные выдумки!*

Дельцы из цеха ширпотреба даже не прикоснулись к этим шарикам! Как получили — так и продали! В неприкосновенности. Почему же руководитель цеха Грессель удваивает и учетверяет их цену?

Никакого вразумительного ответа на этот вопрос получить невозможно. Пробежав путь от шарикового цеха до цеха ширпотреба, порченый шарик внезапно и таинственно дорожал вчетверо. Почему? Неизвестно. Похоже на то, что руководят этим цехом и устанавливают здесь цены не здравомыслящие люди, а колдуны.

О старике владельце одного амбара Чехов *в рассказе «Три года»* сообщает, что «он говорил таким тоном, как будто занимался не торговлей, а колдовством».

Не у этого ли чеховского персонажа брали пример бывший директор завода Меламед и начальник цеха ширпотреба Грессель, составляя свой победный рапорт начальнику сектора предприятий, подчиненных наркомату? Если судить по этому рапорту, цех ширпотреба в 1936 году выполнил план на 151,9 проц., втрое увеличил об'ем производства, улучшил качество роликовых коньков и освоил несколько видов галантереи (женские пояса, пряжки, ножки для мебели, детские швейные машины и пр.).

На поверку, однако, оказывается, что все эти «достижения» — сплошное колдовство! Прошло уже полугодие 1937 года. И что же? План выпуска предметов широкого потребления выполнен цехом всего *лишь на 65 проц.*, об'ем производства снизился по сравнению с прошлым годом на 24 проц. Что же касается женских *пряжек* и детских швейных машин, то их и в глаза не видали, как и прочие, будто бы «освоенные» цехом, виды галантереи.

Единственное «достижение» цеха—прибыль! Но мы уже видели, какими путями ее здесь добиваются. Не правильнее ли было бы эту «прибыль» назвать ее настоящим именем: спекуляцией?

Беда в том, что руководство цеха ширпотреба подшипникового завода, и в первую очередь Грессель, не хочет работать, не хочет приложить энергию, выдумку, изобретательность, чтобы из отходов делать хорошие вещи для широкого потребления. Бездельники из этого цеха предпочитают оставаться в роли «комиссионеров» по перепродаже катящейся к ним лавины шариков. Никаких забот, никаких мозговых усилий *такая* «деятельность», конечно, не требует!

Характерно, что роликовые коньки, *«освоением» которых еще в прошлом году* Грессель похвалялся в своем рапорте, фактически до сих пор выпускаются малопригодными. *Не потому ли это случилось*, что над коньками надо было по-настоящему поработать, а не только колдовать и «играть в шарики»?

Неумение и нежелание руководителей цеха ширпотреба заняться как следует своим делом видно из того, что на складах лежит без движения свыше 10 тысяч тонн металлических отходов — почти пятилетний запас!

Для чего Грессель накопил этот несообразный запас? Не для того ли, чтобы на досуге предаться любимой и беззаботной игре на кегельбане?

Умилительное зрелище! У одного конца кегельбана стоит начальник шарикового цеха коммунист Толмачев и швыряет тысячу за тысячей бракованные и вполне годные шарики. А на другом конце — резвится начальник цеха ширпотреба Грессель, на-лету подхватывает эти шарики и тут же «направляет» их для продажи по спекулятивным ценам...

А. САМОЙЛОВ.

ГОРЯЧАЯ ПОРА НА КОНСЕРВНОМ ЗАВОДЕ

КИЕВ, 12 августа. (Корр. «Правды»). На Киевском консервном заводе им. Микояна началась горячая пора. Август, сентябрь и октябрь — решающие месяцы для переработки фруктов и овощей, урожай которых в этом году на Украине обильный.

Вслед за клубникой, смородиной, земляникой, *малиной на завод подвозятся* вишня, яблоки, помидоры, корнишоны. В ближайшие 2—3 дня начнется подвоз слив и высших сортов яблок.

Продукция Киевского консервного завода—варенье, компоты, фруктовые соки, овощи, консервы, халва—известна во всем Советском Союзе. Годовая программа завода — свыше 16 миллионов банок различных консервов.

Завод выпускает сейчас новые виды продукции, в частности стерилизованное желе из черной смородины, клубники, малины и вишни, яблочный соус по американскому образцу и консервы «ассорти» из так называемых мексиканских помидоров и пастеризованных огурцов.

На заводе введены усовершенствования, полностью механизирован ряд процессов, в особенности производство натуральных соков. Установлены специальные биологические фильтры. Начинается выпуск диэтического сока из яблок сорта «антоновка».

Однако завод работает недостаточными темпами. В некоторых цехах работы производятся в одну или две смены. Поставщики сырья, невзирая на богатый урожай, не обеспечивают заводу необходимого при его *мощности* количества продуктов. Укрзаготплодоовощ (Украинское плодоовощное об'единение), например, вместо 160 тонн ягод завез 106 тонн. В августе нужно завезти 602 тонны яблок — к 10 же августа завезена только 31 тонна. Свеклотарный Орджоникидзевский завод поставляет много брака. Союззаготснаб (Всесоюзный заготовительно-снабженческий трест) должен был еще в июле отгрузить из Днепропетровска для завода 5 тонн гвоздей, но не сделал этого. Это срывает отправку готовой продукции и перевозку сырья.

И. САМАРИН.

В. КЕМЕНОВ

О национальной гордости русских художников

Сочетание слов «русская советская живопись» кажется непривычным. Часто говорят о грузинских, армянских и других советских художниках, но слова «русские» *почему-то избегают, заменяя его эпитетами* «московские», «наши», «современные» или еще более осторожно—«художники РСФСР». В чем *причина такой националь*ной «стыдливости»? Прежде всего в предрассудках, которые порождены у художников формалистическими внушениями Эфроса, Маца и других «критиков», много лет подряд третировавших замечательные традиции русского реалистического искусства за его якобы «провинциальность» и превозносивших кривляние крикливого «европейского» формализма.

Формализму помогала вульгарная социология с ее злобной дискредитацией великого художественного наследия и в частности крупнейших русских реалистов. О Репине писали, что он «как «свой» художник умел скрывать об'ективную классовую сущность буржуазии»; Сурикова об'являли защитником «реакционно-монархического национализма, опиравшегося на кулачество», и т. д. Смысл подобных писаний сводился к тому, чтобы прикрываясь «борьбой» против великодержавного шовинизма, под шумок об'явить целиком всю русскую культуру и искусство помещичье-буржуазными, реакционно-националистическими. *После такой операции легче было* ориентировать советских художников на подражание загнивающему искусству так *называемого «организованного»* капитализма, лакейское преклонение перед которым есть оборотная сторона клеветы Бухарина, *обругавшего* русский народ «нацией Обломовых».

Живучесть среди художников формалистического чванства приводит к тому, что некоторые из них все еще боятся утратить свою «самостоятельность» и не желают учиться у таких «провинциалов», как Суриков, Серов или Репин. Выставки произведений великих русских художников, глубоко взволновавшие миллионы советских зрителей, были равнодушнее всего встречены *именно такими самовлюбленными живописцами*. И хотя зрители буквально сотни раз писали в своих отзывах, что они *ждут советских Суриковых и Серовых*, эти невозмутимые «интернационалисты» предпочитают попрежнему упражняться в скверных импрессионистских пейзажиках «под Монэ» и грязноватых портретиках «под Сезанна».

Клеветническое охаивание русской культуры, так же как и великодержавный шовинизм, полностью разгромлены Лениным и Сталиным. «В **каждой** национальной культуре, — писал Ленин, — есть, хотя бы не развитые, **элементы** демократической и социалистической культуры, ибо в **каждой** нации есть трудящаяся и эксплуатируемая масса, условия жизни которой неизбежно порождают идеологию демократическую и социалистическую. Но в **каждой** нации есть также культура буржуазная (а в большинстве еще черносотен*ная и клерикальная*) — *притом не в виде* только «элементов», а в виде **господствующей** культуры» [1]).

В *русском искусстве есть также искусство* «двух наций», «двух культур». Есть искусство помещичье-буржуазной славянщины, патриотически-суздальского национализма, состряпанное еще по испытанному рецепту графа Уварова: «православие, самодержавие и народность». Есть европеизированный лоск стиля «модерн», удовлетворявший тщеславие отечественных промышленников.

Но есть также русское искусство, характеризуемое именами Федотова, Перова, Репина, Сурикова, Серова. У Федотова—родоначальника критического реализма в русской живописи,—страстный протест против душной полицейской казармы. У Перова и передвижников смелое обличение попов, чиновников, купцов и других тунеядцев со*провождается сочувствием к тяжкой доле* крестьянина и разночинца. У Репина—дальнейшее развитие реализма в замечательных портретах и исторических полотнах. У Сурикова—подлинно гениальное изображение народных трагедий. У Серова—беспощадный реализм портретного искусства, начиная от галлереи тупых дегенератов «царствующей фамилии» и вплоть до изображения меценатского: «все куплю!» — разных Гиршманов и Морозовых. Все эти произведения, как и множество других, проникнуты горячей ненавистью художников к гнету и издевательствам «отечественных» помещиков и буржуазии, проникнуты горячей любовью художников к русскому народу, пониманием его *нужд и стремлений*.

Борьба этих двух полярных тенденций определяет наш подход к национальной *культуре и искусству*: «...мы из **каждой** национальной культуры,—писал Ленин,—берем **только** ее демократические и ее социалистические элементы, берем их **только** и **безусловно** в противовес буржуазной культуре, буржуазному национализму **каждой** нации» [2]).

Демократические и социалистические элементы, которыми справедливо гордится русская художественная литература, искусство, конечно, интернациональны. Но это вовсе не значит, что они безнациональны.

«Было бы глупо, — говорил товарищ Сталин,—предположить, что Ленин рассматривал социалистическую культуру как культуру **безнациональную**, не имеющую той или иной национальной формы. Бундовцы, действительно, приписывали Ленину одно время эту бессмыслицу. Но из сочинений *Ленина* известно, что он резко протестовал против такой клеветы, решительно отмежевавшись от такой бессмыслицы» [3]).

Тем более странно, что бундовская клевета на Ленина кое-где еще выдается за «марксистское» искусствознание. Авербаховский приспешник А. Михайлов прямо так и писал: «В области русского населе*ния нет национального искусства*. Искусство там развивается не в форме национального, великорусского искусства, оно *развивается в формах тех художественных* выражений, которые имеются у нас вообще,—скажем, пролетарское искусство, мелкобуржуазное искусство и т. д.» [4]).

Что это за безнациональное искусство, которое развивается в формах «вообще»? Это—вреднейшее отрицание лозунга национальной культуры в условиях диктатуры рабочего класса. Товарищ Сталин говорил: «...период диктатуры пролетариата и строительства социализма в СССР есть период **расцвета** национальных культур, социалистических по содержанию и национальных по форме» [5]). Это важнейшее указание целиком относится и к русской культуре, высшим достижением которой является ленинизм, и к русскому социалистическому искусству.

Капитулянтская сущность антиленинских *уклонов в вопросах национального искусства* чаще всего прикрывается трескучей фразеологией и, по меткому выражению товарища Сталина, жонглирует флагом интернационализма. Поэтому советским художникам следует помнить, что интернационализм «интернационализму» рознь. Один из них, подлинный ленинско-сталинский интернационализм, основан на чувстве национальной гордости художника своим народом, т. е. тем вкладом, который этот народ тоже вносит во всемирное дело борьбы за социализм. И есть другой «интернационализм», левацки-нигилистический, основанный на чувстве полного равнодушия и презрения к народу своей нации.

Художник, исповедующий такой, с позволения сказать, «интернационализм», ратует за безнациональное искусство, искусство *«вообще» просто* потому, что ему одинаково безразлична и чужда героическая борьба как своего, так и остальных народов.

Этот анархический безнационализм «Иванов, непомнящих родства» основывается на отказе художников от демократических и социалистических элементов национальной культуры своего народа, на отказе от лучших традиций русского реалистического *искусства и присущ формализму*.

Именно формализм, чуждый запросам и живой жизни народа, лишен всякой национальной формы. Еще футуристы хвастали своим космическим безнационализмом, основой которого провозглашалось некое ва*вилонское столпотворение*, «вселенская смесь», анархический хаос обломков «чистых» форм. Наивно гордясь «интернациональной» бессмысленностью своих кривляний, кубисты и конструктивисты всерьез восхваляли одинаковую «пригодность» разных кубиков и треугольников для всех наций. Если же у формалистов и возникает интерес к национальной форме, то исключительно как к «экзотике», оскорбительной для чувства национальной гордости тех народов, которые являются ее об'ектом.

Русские советские художники должны отбросить левацки-нигилистическое отношение к истории своего народа и его культуры.

Мы гордимся героической борьбой русского народа против иноземных нашествий и против насилий, которым подвергали нашу прекрасную родину царские палачи, дворяне и капиталисты. «Мы гордимся,—писал Ленин,—тем, что эти насилия вызывали отпор из нашей среды, из среды великоруссов, что эта среда выдвинула Радищева, декабристов, революционеров-*разночинцев* 70-х годов, что великорусский рабочий класс создал в 1905 году могучую революционную партию масс...» «Мы полны чувства национальной гордости, ибо великорусская нация тоже создала революционный класс, тоже доказала, что она способна дать человечеству великие образцы борьбы за свободу и за социализм...» [6]).

В этих замечательных словах Ленина содержится благороднейшая программа для работы русских советских художников.

Где же картины на темы из героического прошлого русского народа? Их мало, почти нет. Да и те, что имеются, далеки еще от совершенства. А история гражданской войны, история партии,—какое здесь неисчерпаемое богатство почти нетронутых тем, которые могут вдохновить художников величием своего содержания!

Работая над этими темами, русские советские художники не смогут пройти мимо того опыта, который содержится в произведениях замечательных русских реалистов.

Это, разумеется, никоим образом не означает, что русский живописец должен огра*ничиваться наследием только русской живописи*, украинский—только украинской и т. д. Рассуждать так—значило бы заниматься вреднейшей, мертвой догматикой и проповедывать нелепую национальную ограниченность искусства.

Лучший пример, опровергающий подобную ограничительную рецептуру,—В. И. Суриков, художник ярко выраженного национального своеобразия, который, избежав узости Стасова и колебаний Репина, сразу обратился к вершинам мирового искусства и учился у классиков итальянского Возрождения Микель-Анджело, Леонардо, Веронезе, у Веласкеза и других. От этого Суриков не только не утратил национального своеобразия, но, наоборот, выразил его с гораздо большей полнотой, чем другие русские художники. Это произошло потому, что *он воплотил в своих произведениях* такие черты русского народа, как революционный размах стихийных движений, силу и *яркость характеров и любовь к гармонии* и красоте.

Вместо разжигавшегося капитализмом шовинистического презрения к искусству нерусских народов или не менее шовинистической погони за экзотикой социализм создает глубокое взаимное понимание и в высшей степени плодотворное взаимодействие между художниками различных национальностей. В это взаимодействие, где художники каждой нации дают столь же щедро, сколь получают, русские советские живописцы должны внести достойный вклад, продолжающий славные традиции русского реалистического искусства. Сами они, в свою очередь, должны вдумчиво учиться на прекрасных образцах социалистического по содержанию и национального по форме искусства народов СССР.

Великое *содружество народов*, отраженное в Сталинской Конституции, будет отражено также в замечательных произведениях искусства, украшенных самыми драгоценными сокровищами, созданными художественной фантазией народов нашего многонационального государства.

---

[1]) **В. И. Ленин.** Собрание сочинений, том XVII, стр. 137.

[2]) Там же.

[3]) **И. Сталин.** Марксизм и национально-колониальный вопрос. Сборник статей и речей, стр. 194.

[4]) «За ленинское искусствознание», Стр. 65. ИЗОГИЗ, 1932 г.

[5]) **И. Сталин.** Марксизм и национально-колониальный вопрос, стр. 194.

[6]) **В. И. Ленин.** Собр. соч., том XVIII, стр. 81.

Японская агрессия в Китае

ШАНХАЙ В ОЖИДАНИИ НАПАДЕНИЯ

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 12 августа. Сведения из Шанхая, полученные в Лондоне в течение сегодняшнего дня, очень серьезны.

Близ Шанхая сосредоточено 33 японских военных корабля. В самой Шанхайской гавани находятся 5 японских крейсеров, 9 эсминцев и 7 канонерских лодок. 12 японских военных кораблей, расположенных против Усуна, держат под угрозой своей артиллерии китайские форты. «Шанхай выглядит, как японская военно-морская база, настолько велико здесь количество японских кораблей»,—сообщают корреспонденты вечерних лондонских газет.

4 тысячи японских военных моряков высажены на берег и в настоящее время заняты выгрузкой с кораблей громадного количества амуниции и другого военного снаряжения. Японский гарнизон в Шанхае уже достигает свыше 9 тысяч человек.

В 30 милях от Усуна стоит один из японских авианосцев. Находящиеся на этом авианосце японские самолеты могут с минуты на минуту начать воздушную бомбардировку китайских войск и китайской части Шанхая.

В Шанхае высказывают предположение, что японцы начнут там военные действия раньше, чем в Северном Китае, с тем, чтобы сразу создать угрозу Нанкину. Китайское население города массами перебирается на территорию иностранных кварталов или вовсе покидает Шанхайский район, используя все мыслимые способы передвижения. Некоторые китайские кварталы Шанхая совершенно опустели. Целые улицы вымерли. Лавки и дома опустели.

Согласно китайским источникам, китайские войска расположены вокруг Шанхая полукольцом на расстоянии 50 миль от города. Общее количество китайских войск, расположенных близ города, оценивается в 100 тысяч человек. В самом Шанхае китайские войска спешно роют окопы, баррикадируют улицы, укрепляют наиболее важные стратегические пункты, как, например, Северный вокзал и т. д. В течение прошедшей ночи к Шанхаю стали подтягиваться части 87-й и 88-й дивизий китайской армии; последние перебрасываются в подкрепление китайским войскам, охраняющим район Шанхая. Для перевозки войск используются, в частности, все автобусы, находящиеся в распоряжении китайского муниципалитета Шанхая.

В китайской части города об'явлено осадное положение. Китайский муниципалитет перебрался на территорию французской концессии. По последним сведениям, Шанхай фактически совершенно отрезан от моря японским флотом.

В английских деловых кругах очень сильно обеспокоены опасностью, угрожающей Шанхаю в случае начала военных действий. В этих кругах указывают, что Шанхай обязан своим развитием главным образом британскому капиталу, британским строительным компаниям и так далее. В Шанхай и его огромное, в частности портовое, хозяйство вложены большие английские капиталы. Начало военных действий может совершенно приостановить коммерческую деятельность многочисленных английских фирм в Шанхае.

В Шанхае сейчас находится 9 тысяч британских подданных, которые сосредоточиваются на территории иностранного квартала, при чем наиболее богатые семьи срочно покидают город и переезжают в Гонконг. В распоряжении британского военного командования в Шанхае сейчас имеется до тысячи стрелков. В порту находятся британский эсминец «Дункан» и крейсер «Данаэ».

И. Ермашев.

БОИ ЗА НАНЬКОУ

ТОКИО, 13 августа. (ТАСС). Сегодня утром японские войска возобновили военные действия на северо-западном фронте, подвергнув китайские позиции на станции Нанькоу и в селении [illegible] воздушной и артиллерийской бомбардировке.

Вслед за воздушной и артиллерийской бомбардировкой японские войска, по словам агентства Домей Цусин, начали наступление двумя колоннами с юго-востока и юго-запада и после жестокого боя, продолжавшегося несколько часов, в 9 час. 30 минут утра заняли станцию Нанькоу. Отступившие от Нанькоу китайские войска 265-й бригады 89-й дивизии 13-й армии под командованием Тан Энь-бо остановились, по сведениям агентства, в районе горного перевала Нанькоу. Вслед за занятием станции японские войска немедленно начали артиллерийскую подготовку к наступлению на китайские позиции на перевале.

ЛОНДОН, 12 августа. (ТАСС). Шанхайский корреспондент агентства Рейтер сообщает, что, бомбардируя станцию Нанькоу, японцы применяли зажигательные снаряды, вследствие чего пожаром охвачен весь город.

ТОКИО, 12 августа. (ТАСС). Одновременно с боями на северо-западном фронте боевые действия происходят сегодня в районах южнее Бейпина и Тяньцзиня. Около 11 часов вечера 11 августа японские войска, по сообщению тяньцзиньского корреспондента агентства Домей Цусин, повели сильную атаку против китайских войск близ Тулючжена (в 40 километрах югозападнее Тяньцзиня по Тяньцзинь-Пукоуской железной дороге). После продолжительного боя китайские войска отступили на юг, оставив на месте боя 80 убитых. О потерях японских войск не сообщается.

В коммюнике штаба японских войск в Северном Китае об'является, что сегодня, в 2 часа утра, около 500—600 китайских солдат с помощью бронепоезда и минометов атаковали японские позиции на станции [illegible] (в 30 километрах южнее Бейпина по Бейпин-Ханькоуской железной дороге).

ШАНХАЙ, 11 августа. (ТАСС). На Бейпин-Ханькоуской железной дороге японские части заняли Пынчжуцзянь, в 9 километрах южнее станции Чансиньдянь.

Китайскими войсками сбит японский самолет в районе Синьань (к востоку от Баодина). Один летчик убит, второй ранен.

По сообщению газеты «Дагунбао», 10 августа японская кавалерия атаковала Чайгоупу (на Бейпин-Суйюаньской железной дороге). Атака была отбита китайскими войсками.

Как сообщает агентство Сентрал Ньюс,

японские войска подготовляют нападение на Южный Чахар по трем направлениям: через Нанькоу (горный проход на Бейпин-Суйюаньской железной дороге), Душикоу (проход в Великой китайской стене) и через Северный Чахар. Продолжается концентрация японских войск в провинции Жэхэ, откуда они готовятся к наступлению на Чичэн и Лунмынь (в Южном Чахаре).

Японская агрессия в Северном Китае. Баррикады на улицах Бейпина.
Снимок из английской газеты «Дейли телеграф».

ПРОВОКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ЯПОНЦЕВ

ШАНХАЙ, 12 августа. (ТАСС). Немедленно по прибытии японского военного флота в Шанхай японцы пред'явили генеральному секретарю шанхайского муниципалитета Ю Хун-чжуню в связи с «инцидентом» 9 августа (когда японские моряки обстреляли охрану китайского аэродрома) два требования: 1) удалить части «корпуса поддержания мира» из районов Шанхая, 2) уничтожить все оборонительные сооружения, возведенные частями корпуса.

В ответ на требования японцев Ю Хун-чжунь заявил, что факты, относящиеся к «инциденту», еще не расследованы. Районы, в которых расставлены посты «корпуса поддержания мира», являются китайской территорией, и поэтому японское требование не может быть принято.

ТОКИО, 12 августа. (ТАСС). Положению в Шанхае японская печать уделяет не меньшее внимание, чем боям в Северном Китае. Газеты намекают, что «после двух—трех дней терпения» положение в Шанхае «изменится».

ШАНХАЙ, 12 августа. (ТАСС). Шанхайская печать оживленно обсуждает вопрос о нейтрализации международного сеттльмента (квартала) и даже всего Шанхая на случай военных действий.

Японский морской десант бесцеремонно высаживается и разгружает военное снаряжение на пристанях сеттльмента. Район сеттльмента Хонкью за последние годы фактически превращен в японский район, где сосредоточены японские учреждения и японская жандармерия, построены казармы и склады японского десанта. Общественный парк района превращен в плац для маневров и обучения японских войск. Предложение о нейтрализации при таких условиях привело бы только к преследованию китайских общественных и патриотических организаций на территории сеттльмента, чего особенно добиваются японцы.

Вопрос о нейтрализации сеттльмента обсуждался на последнем заседании консульского корпуса в Шанхае. Было решено запросить мнение соответствующих правительств, а также обратиться к японскому и китайскому командованию с просьбой не допускать использования сеттльмента как базы для военных действий.

Для охраны территории французской концессии в Шанхае из Индо-Китая направляются французские войска.

ОККУПАЦИОННЫЙ РЕЖИМ В БЕЙПИНЕ

ЛОНДОН, 12 августа. (ТАСС). Совместное заявление, присланное всеми английскими корреспондентами из Бейпина, говорит, что город продолжает оставаться изолированным от внешнего мира.

Телеграфной связи с внешним миром нет, телефонный вызов на большое расстояние сделать невозможно.

ШАНХАЙ, 11 августа. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс сообщает о продолжающихся зверствах японских войск в Бейпине и Тяньцзине. В Тяньцзине японскими солдатами расстреляны 4 газетчика за распространение китайской газеты «Шишисиньбао».

ВИЗИТ ЯПОНСКИХ ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ В ИТАЛИЮ

РИМ, 12 августа. (ТАСС). Как сообщает газета «Ресто дель Карлино», в Палермо прибывает завтра флотилия японских военных кораблей под командой вице-адмирала Кога.

Обращает на себя внимание, что японские корабли приходят как раз к началу больших военных маневров в Сицилии. Ни один из иностранных военных атташе, аккредитованных в Италии, на маневры не приглашен, но известно, что на них будут присутствовать германские, австрийские и венгерские офицеры. Прибытие японских военных кораблей в Сицилию дополняет картину сицилийских маневров.

ПРИЕМ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ ВО ФРАНЦУЗСКОМ МИНИСТЕРСТВЕ АВИАЦИИ

ПАРИЖ, 12 августа. (ТАСС). Советские летчики тт. Громов, Юмашев и Данилин были сегодня приняты министром авиации и генеральным авиационным делегатом при Международной выставке, которые устроили в честь советских летчиков завтрак. На завтраке присутствовало много видных деятелей французской авиации.

Советских летчиков тепло приветствовал товарищ министра авиации Андро, который поздравил их с выдающимся полетом.

БЛЕСТЯЩИЙ УСПЕХ МХАТ В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ, 12 августа. (ТАСС). Вчера вечером в переполненном театре Елисейских полей Московский Художественный государственный академический ордена Ленина театр им. Горького впервые в Париже показал «Анну Каренину».

Несмотря на просьбу не аплодировать до конца спектакля, после каждой картины зрители устраивали бурные овации талантливым советским артистам. Среди зрителей было много представителей искусства, науки и литературы.

На спектакле присутствовали также полпред СССР во Франции тов. Суриц и герои-летчики тт. Громов, Юмашев и Данилин.

Исключение троцкистов из социалистической партии США

НЬЮ-ЙОРК, 12 августа. (Соб. корр. «Правды»). «Дейли уоркер» сообщает, что 52 троцкиста (среди них местные троцкистские вожаки) исключены из социалистической партии ее нью-йоркским городским комитетом. Это только начало предпринимаемой городским комитетом чистки: на-днях будет разбираться дело других 67 троцкистов.

Исключенные имели свой собственный шпионский подпольный центр, устраивали подпольные собрания и т. д.

Решение об исключении троцкистов принято большинством 48 против 2 голосов. Это решение отражает возмущение рядовых членов партии шпионской и вредительской активностью троцкистов.

М. Ольгин.

НА ФРОНТАХ В ИСПАНИИ

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 12 августа

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ

На теруэльском участке 11 августа происходила ружейно-пулеметная и артиллерийская перестрелка. Республиканские части, расположенные близ Теруэля, слышали в течение 40 минут перестрелку, происходившую в городе.

В секторе Рудилья на сторону республиканцев перешло 9 солдат мятежников.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

Отряд республиканцев, вышедший на разведку по дороге в Сорию, атаковал сапер мятежников, укреплявших позиции. В этом районе 24 солдата мятежников перешли на сторону республиканцев.

К югу от реки Тахо мятежники подвергли артиллерийскому обстрелу республиканские позиции в Эль Карпио (к западу от Толедо).

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

Мятежники бомбардировали республиканские позиции в Питрес (к северо-востоку от Мотриля). По всему фронту происходит ружейно-пулеметная перестрелка.

В районе Пинос Пуэнте (к западу от Гренады) в тылу позиций мятежников происходила ружейная и пулеметная стрельба. Затем фашистские самолеты произвели бомбардировку некоторых своих позиций в этом районе.

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

Республиканская артиллерия обстреляла скопление мятежников в Кото Моралес (сантандерский сектор). Неприятелю причинены серьезные потери.

5 солдат мятежников перешли на сторону республиканцев.

* * *

Республиканские самолеты бомбардировали фашистские склады военных материалов в районах Авила и Дарока. На дороге из Молина в Кастельяр (провинция Сарагосса) республиканские самолеты обстреляли автомобильную грузовую колонну. Эти же самолеты разбросали листовки над деревнями, расположенными в тылу у мятежников.

Разведывательные самолеты установили, что аэродром в Вильялуэнга (к юго-западу от Мадрида), недавно подвергнутый бомбардировке республиканской авиацией, приведен в негодность.

* * *

Мадридский корреспондент агентства Рейтер сообщает, что 11 августа самолет мятежников напал на республиканский эсминец, сопровождавший нефтеналивное судно и два парохода из Валенсии в Аликанте. Самолет сбросил бомбы. Эсминец открыл огонь из зенитных орудий. При появлении республиканского истребителя самолет улетел по направлению к острову Майорка.

10 августа самолеты мятежников бомбардировали Торрелавега. Насчитывается 10 убитых и 18 раненых.

10 августа вечером самолеты мятежников пытались бомбардировать Валенсию. Благодаря успешной работе зенитных батарей, охраняющих город, самолеты мятежников не смогли достигнуть Валенсии.

ФРАНЦУЗСКИЕ ФАШИСТЫ — ШПИОНЫ ФРАНКО

ПАРИЖ, 12 августа. (ТАСС). 11 августа французская полиция арестовала в Марселе служащего местного телеграфа Сентенака по обвинению в передаче испанским мятежникам шифрованных телеграмм, адресованных республиканскому правительству в Валенсии. Сентенак уже несколько месяцев подозревался в этом, но лишь позавчера был застигнут врасплох после внезапного исчезновения двух таких телеграмм. После допроса Сентенак сознался в своих преступных проделках и назвал ряд своих сообщников.

В результате обыска в квартире Сентенака найдены шифрованные телеграммы, сфотографированные копии других телеграмм и копии телеграмм, относящихся к отправлению товаро-пассажирских пароходов и даже парусников в республиканскую Испанию. В Марселе считают, что именно в результате шпионских донесений Сентенака и его сообщников произошло недавнее нападение на три испанских парохода около Гродеруа.

По заявлению Сентенака, он получал 100 франков за каждую телеграмму, о содержании которой он доносил мятежникам; всего до настоящего времени он получил 8 тысяч франков.

По сообщению агентства Гавас, в связи с арестом Сентенака задержан также агент одного иностранного государства.

Корреспондент «Попюлер» в Марселе сообщает, что арестованный Сентенак—член фашистской партии Дорио — «Французской народной партии». Из арестованных сообщников Сентенака один принадлежит к фашистской партии де ля Рока — «Французской социальной партии», а другой—к монархической организации «королевских молодцов».

СОЗЫВ ИСПАНСКОГО ПАРЛАМЕНТА

ПАРИЖ, 12 августа. (ТАСС). Испанское правительство поручило председателю совета министров Негрину и президенту кортесов (испанского парламента) Мартинесу Баррио созвать сессию кортесов во второй половине августа.

Негрин доложил совету министров о результатах своей недавней поездки в Барселону, подчеркнув, что он вполне удовлетворен своими беседами с главой Каталонии Компанисом.

Совет министров одобрил проект декрета министра обороны, устанавливающий обязательное допризывное обучение для молодежи от 18 до 20 лет.

На этом же заседании правительство установило пенсии семьям жертв гражданской войны.

ДЕЙСТВИЯ ФАШИСТСКИХ ПИРАТОВ

ЛОНДОН, 12 августа. (ТАСС). По сообщению корреспондента газеты «Дейли телеграф» из Алжира, югославский пароход «Плавник» сообщил по радио о том, что вечером 10 августа он был остановлен самолетом и принужден зайти в Мелилью (порт в Испанском Марокко). После осмотра парохода фашистские власти разрешили ему продолжать свой путь в Оран.

ГЕРМАНСКИЕ РАЗВЕДЧИКИ НА ГРАНИЦАХ ЧЕХОСЛОВАКИИ

ЛОНДОН, 12 августа. (Соб. корр. «Правды»). Венский корреспондент «Манчестер гардиен» сообщает, что 7 августа в Вену прибыл начальник разведки германского генерального штаба небезызвестный генерал Николаи в сопровождении майора Чунке и других офицеров. Вся группа разведчиков была переодета в штатское платье.

Из Вены Николаи и сопровождавшие его лица выехали к австро-чехословацкой границе и тщательно обследовали пограничную полосу в районах Брук ан дер Лейта, Гайнбург, Гензерндорф, Гогенау и Ретц. Все эти пункты находятся к северу от Братиславы, в том месте, где граница поворачивает на запад. Корреспондент указывает, что германские разведчики особенно интересовались участком границы возле Братиславы. Здесь они произвели много фотографических снимков.

На следующий день группа разведчиков совершила другую поездку вдоль границы, после чего выехала обратно в Германию.

И. Ермашев.

ОПРОВЕРЖЕНИЕ ЧЕХОСЛОВАЦКОГО ТЕЛЕГРАФНОГО АГЕНТСТВА

ПРАГА, 11 августа. (ТАСС). Чехословацкое телеграфное агентство уполномочено опровергнуть сообщения иностранной печати о встречах, которые будто бы имел чехословацкий премьер Годжа с политическими деятелями за границей во время своего пребывания в отпуску.

ПОЕЗДКА ПОЛЬСКОГО ПРЕМЬЕРА ВО ФРАНЦИЮ

ВАРШАВА, 12 августа. (ТАСС). По сообщению газеты «Экспресс поранны», польский премьер-министр Славой-Складковский выезжает на несколько недель в отпуск во Францию.

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ АЭРОДРОМОВ В ФИНЛЯНДИИ

ГЕЛЬСИНКИ, 11 августа. (ТАСС). Газета «Кауппалехти» сообщает о разработке финляндским правительством плана общественных работ «на случай кризиса». План предусматривает главным образом строительство новых аэродромов.

В течение 10 лет намечено построить 20 аэродромов.

Иностранная хроника

❋ В Таллин (Эстония) прибыл министр иностранных дел Финляндии Холсти.

❋ На острове Корфу (Греция) состоялась встреча югославского премьера Стоядиновича с греческим премьером Метаксасом. Переговоры между Стоядиновичем и Метаксасом касались вопросов международного положения.

ИСПАНСКИЕ ТАНКИСТЫ

(По телефону от специального корреспондента «Правды»)

◇ ◇ ◇

Недавно они смотрели кинофильм «Удар за ударом» — маневры в Белоруссии — и очень бурно делились впечатлениями.

— Вот это — да!

— Вот нам бы туда, к советским танкистам, посмотреть, поучиться!

— А местность какая!

Они философски и с юмором раз'ясняют:

— Нам, испанским танкистам, как-никак трудновато. Все здесь противотанковое. И местность, и климат, и пушки, и люди.

Трудно с этим спорить. Вряд ли где-нибудь найдешь столь противотанковый рельеф. Добро бы это были настоящие горы. Тогда и разговора не было бы. На стену танк лезть не обязан, вот и все. Здесь же, особенно на центральном фронте, местность скалисто — холмисто — лесисто — всякая. Полкилометра—долина, затем она сжимается в узкое ущелье, затем широкое, ровное поле, но выйти в это поле так просто тоже не выйдешь: надо кружить боковыми спусками и скатами на виду у врага. А потом сразу опять под'ем, и не очень даже высокий, а страшно крутой. Пока берешь его, выставляешь напоказ противнику все свое танковое пузо. Противотанковых ям рыть приходится очень мало. Природа наворотила их в крайнем изобилии: никаким саперам это было бы не под силу. Водителю приходится проявлять огромное искусство и еще больше терпения.

Климат в Испании самый противотанковый. Об этом много писалось в европейской печати, и видные военные специалисты пророчествовали, что с начала лета за Пиренеями вообще прекратятся всякие действия танков. В пример приводилась Абиссиния, где с наступлением жары танки перестали работать: не выдерживали ни люди, ни машины. Здесь выдерживают и люди, и машины. Но чего это стоит! Температура в танке во время движения подымается до шестидесяти пяти градусов, температура масла—до ста пяти! И все же механизмы исправно работают, и люди в танках атакуют фашистские линии, прорывают их, добираются до огневых позиций, ликвидируют их. А ведь одно только вождение танка, одно только пребывание в этой раскаленной металлической духоте — одно оно достойно преклонения.

Мой собеседник рассказывает:

— Откровенно говоря, мы один раз прямо-таки не выдержали. Чувствуем, что еще немного и попадаем в обморок, потому что дышать ну прямо-таки нечем. Чувствуем все, но чувствуем в одиночку. А для того, чтобы почувствовали все, нужно, чтобы сказал командир. И вот после того, как мы расстреляли один боевой комплект, командир говорит: «Идем на зарядку воздухом». Мы от'ехали метров восемьсот, под оливковое дерево, вылезли из танка и давай дышать. Но как дышали! Никогда в жизни я так не дышал. Прямо-таки роскошно дышали. Около нас легли совсем рядом два снаряда, но это нисколько не повлияло на наше дыхание. Затем — обратно, заняли места и вернулись в бой. Конечно, это отняло восемнадцать минут, но, уверяю вас, отразилось прямо-таки очень полезно...

Противотанковая артиллерия — это, конечно, нисколько не испанская особенность. Но все же именно в испанской кампании этот род оружия проявил себя впервые. Маленькие пушки, очень удобно переносимые до самых передовых линий, почти совсем незаметные для авиации и наземных войск, они умеют жалить очень больно. Укрываться от них трудно, особенно при сложном испанском рельефе. Одно из самых действительных средств борьбы с ними—это, как показал боевой опыт, одному танку притягивать на себя огонь орудий, а другим двум с помощью пехоты или без нее, брать с двух сторон в клещи, расстреливать и уничтожать их.

За несколько месяцев республиканские танкисты Испании испытали на себе всю сумму противотанковых огневых средств, какими сейчас располагает мировая военная техника.

— А атаки авиации как вы воспринимаете?

— К счастью, почти никак не воспринимаем. Три четверти страху, который она нагоняет на бойцов в бою, для нас вообще пропадает. Видеть ее мы вообще не видим, и слышать, когда работает наш мотор, не слышим. Осколки от бомб нашу броню не берут; сама бомба, конечно, да; но для этого она должна сначала попасть, а это случилось за всю войну только один—два раза. Нападают на нас часто фашистские истребители. Чувствуешь, будто по железной крыше град молотит. В общем это вполне приемлемо...

Свою пехоту танкисты тоже долгое время шутя называли противотанковой. Очень не ладилось с ней взаимодействие. В атаках пехотные части отставали, нередко даже теряли танки из виду. Не умели закрепляться в местах танкового прорыва, не понимали смысла подвижности и маневренности машин, а воспринимали их только, как ходящие, вместе с ней, с пехотой, батареи: куда она — туда и они. Если взвод танков или даже одна машина возвращалась в тыл для заправки бензином или за снарядами, это воспринималось, как отход, и пехота бодро топала назад за танком. Заправится он — и пехота за ним опять бодро топала вперед...

Сейчас положение, если не полностью, то в корне изменилось. И в боях, и в дни передышек, на тактических учениях пехотинцы и танкисты договорились и поняли друг друга. Сейчас в танковых операциях пехота часто идет вплотную за машинами.

Танкисты говорят о своих заботах и нуждах полушута, как если бы речь шла о самых невинных забавах. На самом деле, эти герои знают десятки и сотни часов смертельной опасности. Заходя в глубь фашистского расположения, каждую минуту рискуя быть окруженными или просто застрять на какой-нибудь естественной преграде, закупоренными в своей металлической коробке, танкисты возвращаются к себе целыми и невредимыми (к сожалению, не всегда) только благодаря своей беззаветной храбрости, хладнокровию и находчивости. И есть момент в каждом бою, когда бойцу и командиру не могут помочь ни инструкции, ни наставления, ни уставы, ни поучения. Его собственная отвага и смекалка — только они могут обеспечить успех атаки или выручить бойца, его товарищей, его машину из беды. И тут показывает себя природа человека, его преданность делу, за которое он борется, его революционное воспитание.

Особенно ярко показали себя республиканские бойцы танкисты в такой, казалось бы, второстепенной, отрасли, как вытаскивание и восстановление подбитых машин. Бойцы и командование ценят и дорожат своей материальной частью, своими драгоценными машинами, созданными с таким трудом в обстановке войны и фашистской блокады. Если на поле битвы застрял или артиллерийским огнем подбит танк, бойцы стараются вытащить его, чего бы это ни стоило. По каждому остановившемуся танку враг сейчас же пристреливается. Поэтому лучшее время для вытаскивания, конечно, — сумерки или ночь. У танкистов есть целая постоянная группа охотников. Она неслышно подползает за сотни метров к машине. Одни прилаживают соскочившую гусеницу, исправляют, по возможности бесшумно, повреждения в моторе, другие сразу берутся за пушку или пулемет, чтобы ответить на огонь врага в момент возвращения танка.

Но не всегда можно ждать с этой операцией до ночи. И тогда, рискуя вдесятеро больше, танкисты ползут к машине среди бела дня. Иногда, потратив целые часы на медленное продвижение, им удается проникнуть внутрь машины, и тогда на вид совсем мертвая стальная ящерица вдруг оживает. Фашисты яростно кроют вслед, но танк, отстреливаясь, доходит до своих линий, чтобы назавтра, после ремонта, опять ринуться в атаку...

Испанский народ, его армия уважают и любят своих танкистов, высоко ценят их мучительно-трудную и героически-отважную работу. Сами они — скромнее скромного. Вероятно, само напряжение, сама серьезность и тяжесть их боевых будней отбрасывает самую мысль о рисовке, о шумихе, о бахвальстве. Когда эти будни прерываются редкими днями отдыха между операциями, танкисты веселятся и забавляются так же скромно и невзыскательно, как дети.

Вот на лужайке, под огромными платанами, за длинными столами они говорливо и весело ужинают. У многих бойцов есть свои питомцы — нахлебники. У одного — котенок, у другого — кролик, у третьего — внушительных размеров пес. Дружба освящена опасностью — четвероногие воспитанники путешествуют вместе с танкистами в машинах и сопровождают их в бой. После ужина завязывается соревнование в песнях и плясках. Задорные мадридские куплеты сменяются бурными андалузскими болеро и тяжелой, страстной арагонской хотой. В этой бодрой ненарушимой гармонии смелых молодых голосов слышится неоспоримый, непреложный, уничтожающий приговор обреченному раньше или позже на гибель врагу.

Мих. КОЛЬЦОВ.

Мадрид, 12 августа.

Богатства Полесья

ЖИТОМИР, 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). Возле села Головины, Черняховского района, Житомирского округа, расположены большие механизированные карьеры. Здесь добывают знаменитый полесский лабрадор, идущий для облицовки и внутреннего оформления зданий, для колонн, памятников и т. п. Такие же разработки ведутся и возле села Турчинки, того же района.

Полесский лабрадор идет на строительство метро, канала Москва—Волга и другие важные стройки Советского Союза. В 1936 году в Житомирском округе добыто 250 тысяч квадратных метров лабрадора, в нынешнем году будет добыто в два раза больше. Запасы его велики.

Около села Турчинки обнаружен также в огромном количестве анартит, камень цвета карельской березы, служащий тоже для облицовки зданий и отделочных работ. Во многих местах Трояновского и Володарского районов найден белый облицовочный камень. Возле города Житомира обнаружены большие запасы брекчия—горные породы разнообразных цветов и рисунков. В городе построена специальная фабрика, которая делает из брекчия письменные приборы, умывальники, столики, пепельницы, шкатулки и другие предметы.

Полесье богато и драгоценными минералами. В районе села Писаревки добываются топазы. Их находят здесь большими кусками разных цветов—белые, розовые, голубые, зеленые, золотистые. В Володарском районе, кроме того, добывают белый горный хрусталь; в Малинском—черный и желтый хрусталь, аметист; в Овручском—яшму, из которой делаются вазочки, химические ступки, пепельницы.

В районах Полесья в огромном количестве добывается красный, розовый и серый гранит, идущий на всевозможные стройки нашей страны. Запасы гранита исчисляются в миллиардах тонн. Здесь же имеются каолины, охра, железные руды. Найдено также до 50 месторождений ильменита—соединения титана с ванадием.

На-днях экспедиция Житомирского геологического музея во главе с проф. Бельским отправляется в Володарский район на поиски платины, никелевых и оловянных руд.

Д. Вадимов.

127.549 НОВОРОЖДЕННЫХ

ЛЕНИНГРАД, 12 августа. (ТАСС). Быстро увеличивается население Ленинграда и области. По подсчету Управления народнохозяйственного учета, в первом полугодии 1937 г. в Ленинграде родилось 48.288 человек против 26.345 в первые шесть месяцев прошлого года.

В районах Ленинградской области число новорожденных в истекшем полугодии достигло 79.261, тогда как в первые 6 месяцев 1936 г. было 63.129.

Всего в Ленинграде и области в первом полугодии 1937 г. появилось на свет 127.549 новых граждан советской страны — на 38.075 больше, чем за тот же период 1936 г.

НА КОЛХОЗНЫХ РЫНКАХ

МИНСК, 12 августа. (Корр. «Правды»). С каждым днем увеличивается приток сельскохозяйственных продуктов, овощей и фруктов на колхозные рынки городов Белоруссии. За истекшую декаду колхозы и колхозники продали на рынках Минска 331 центнер говядины, баранины и свинины, 3.700 десятков яиц, большое количество овощей, фруктов, ягод. Цены на молоко снизились до 1 рубля за литр, на картофель — до 50 коп. за килограмм, на огурцы — до 45 коп. за килограмм и т. д.

В Орше колхозный рынок и прилегающие к нему улицы в базарные дни заполнены подводами. В Могилеве цена на мясо первого сорта за последние дни снизилась.

ПОИСКИ МЕСТОРОЖДЕНИЙ БОКСИТОВ

ФРУНЗЕ, 12 августа. (Корр. «Правды»). Среднеазиатский геологоразведочный трест отправил в Киргизию бригаду геологов на поиски бокситовых месторождений. Бригада начала поисковые работы близ села Юрьевки, Кантовского района. Затем она направится на обследование берегов озер Сон-Куль и Иссык-Куль. Уже открыто несколько бокситовых месторождений.

МЕТАЛЛ ЗА 10 АВГУСТА

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	36,2	79,2
СТАЛЬ	57,9	46,6	80,5
ПРОКАТ	42,9	30,1	70,2

УГОЛЬ ЗА 10 АВГУСТА

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	399,7	332,5	83,2
ПО ДОНБАССУ	232,1	204,9	88,3

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 11 АВГУСТА

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	221	200	90,5
Автомашин легковых (ЗИС)	19	5	26,3
Автомашин грузовых (ГАЗ)	428	433	101,0
Легковые «М-1»	79	60	76,0

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

11 августа на железных дорогах Союза погружено 99.109 вагонов—101,1 проц. плана, выгружено 95.067 вагонов—95,4 проц. плана.

Старт самолета «Н-209» на Щелковском аэродроме. Фото Н. Кулешова.

НОВОЗЕМЕЛЬСКАЯ ЭКСКУРСИЯ ГЕОЛОГОВ

НА БОРТУ ПАРОХОДА «ВОЛОГДА», 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). Группа делегатов геологического конгресса—участников Новоземельской экскурсии—6 августа высадилась на Губе Черной. Экскурсанты были поражены обилием окаменелостей. По отзыву английского геолога Джоунза в Англии нет места, где бы геолог мог с такой легкостью, как здесь, собрать богатейшую коллекцию.

Близ Малых Кармакул мы видели так называемые птичьи базары. Десятки тысяч птиц сидят на скалах, оглашая воздух криками. С интересом осмотрели поверхность прибрежной равнины Новой Земли, некогда залитой морем.

С. Обручев.

РЕЙС ЛЕДОКОЛА «САДКО»

НА БОРТУ ЛЕДОКОЛА «САДКО», 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). Со времени выхода «Садко» с Диксона ледовая обстановка значительно ухудшилась, дуют северные и северо-западные ветры. При попытке пройти к северу с судами «Беломорканал» и «Ванцетти» встретили лед в 10 баллов, пришлось повернуть обратно.

Вчера находящиеся на борту «Садко» летчик Портнов, механик Герасимов и штурман Карельский совершили разведку на самолете «Н-20». Ими обнаружена более разреженная полоса льда в прибрежной зоне.

* * *

ЛЕДОКОЛ «САДКО», 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). «Садко» медленно, с крайней осторожностью, проходит в густом тумане район мыса Стерлегова.

Ночью видели обширное ледяное поле, усеянное десятками тюленей. Два медведя бродили по льду, видимо, весьма недовольные нашим появлением. Сейчас идем почти чистой водой.

Р. Самойлович.

ОТОВСЮДУ

◆ **Детский парк культуры и отдыха в Алма-Ата.** Вчера в столице Казахстана открылся детский парк культуры и отдыха.

◆ **Учения по противовоздушной обороне.** В Ленинграде 15 августа начинаются общегородские учения по противовоздушной обороне. Учения будут продолжаться до 20 августа.

◆ **Рост рождаемости на Украине.** В первом полугодии этого года в УССР родилось 618 тысяч детей — на 228 тысяч больше, чем в первом полугодии прошлого года.

◆ **Проект новой орфографии азербайджанского языка.** На обсуждение широких масс трудящихся передается проект орфографии азербайджанского языка, опубликованный в бакинской газете «Коммунист». После обсуждения проект орфографии будет внесен на утверждение ЦИК ССР Азербайджана.

В ДЕТСКИХ САДАХ БЛИЗ МОСКВЫ

С вечера в магазинах Москвы наблюдался повышенный спрос на игрушки, шоколадные бомбы с сюрпризами, конфеты и печенье. Москва готовилась к родительскому дню. Раз в месяц отцы и матери ребят, находящихся в детских садах, яслях и санаториях, выезжают за город, чтобы повидаться со своими сыновьями и дочерьми, посмотреть, как они поправились и загорели.

В машинах, автобусах, вагонах поездов родители ехали к своим детям в Быково, Крюково, Жаворонки, Клязьму, Мамонтовку и десятки других мест. Ведь со всех сторон столица окружена детскими учреждениями. Поезжайте за город. За зеленью леса виднеются яркие вымпелы пионерских лагерей, к речкам шагают малыши в разноцветных трусиках, за нарядными дачными оградами виднеются игрушечные детские домики, автомобили, огороды, в которых копаются ребятишки. Кажется, что опоясывающая столицу зеленая зона—это огромный детский городок. И заводы-гиганты—«Трехгорка», «Серп и молот», завод имени Сталина, «Шарикоподшипник», «Калибр» и другие покупают дачи, заботливо украшают их, снабжают игрушками, мебелью, нанимают лучших поваров, врачей, педагогов, делают все, чтобы лучше поправлялись ребята. Любовь к детям стала одной из самых ярких, самых неотъемлемых черт советского гражданина.

Отцы и матери спешили к своим детям. А в лагерях готовились к приему родителей. Сестры взвешивали ребят. Малыши один за другим усаживались на весы.

Московский утилизационный завод решил сделать все, чтобы дети набрались побольше сил. Родители платят за ребенка от 6 до 85 рублей в месяц, а сегодняшнее меню, например, состоит из белого хлеба, масла, яиц, яблок, молока, курятины, вишен. Сытной и разнообразной пищи — вдоволь. Все это покупается на средства завода, он принимает на себя большую часть заботы о детях.

Сестра взвешивала ясельников. Рая Васина прибавила 1.750 граммов, но она не рекордсменка. Пухлый младенец рядом с ней увеличился в весе на 2 килограмма 200 граммов. Есть чем похвалиться перед родителями.

На дереве рядом с дачей вывесили плакат «Привет родителям». Время перевалило за полдень, родители торопливо сходили с поезда, шли к яслям и детским садам. В Клязьме на даче 73 детского сада Дзержинского района заканчивалось украшение территории. Один за другим приходили родители. Руководительница сада Елена Борисовна Давыдова рассказывала каждому, на сколько прибавил ребенок, чему он научился, как себя ведет. Родители внимательно слушали.

Праздник в детском саду продолжался. Неожиданно показались маленькие фигурки, одетые в платьица-бабочки, потом появилась группа клоунов в двухцветных костюмах и острых высоких шапочках. Руководители, пожалуй, волновались больше, чем дети, но все проходило отлично.

Потом показались дед, к которому сразу уцепили Сережу Ленского, кошка, которую играл Сережа Новиков, Жучка — Леня Орлов—и общими усилиями вытащили репку. Дети показали свои работы: лагерь на полюсе, сделанный из картона, и лесную заставу, где за каждым кустом стоит вылепленный из глины часовой.

Весело и счастливо живут наши дети на подмосковных дачах. День кончался. Из Быкова, Крюкова, Клязьмы успокоенные, счастливые родители возвращались в Москву.

А. Шаров.

Новые электронагревательные приборы

ЛЕНИНГРАД, 12 августа. (Корр. «Правды»). Завод «Электрик» выпустит в этом году более 300 тысяч бытовых электронагревательных приборов. На первом по количеству месте стоят электрические чайники. Их будет выпущено за год 144 тысячи штук. За ними идут электроутюги—120 тысяч штук, электрокастрюли — 36 тыс. штук, электроплитки — 30 тыс. штук и т. д. Кроме того, завод освоил в этом году производство 5 новых типов электронагревательных приборов.

Интересны электрические кухни, предназначенные для санаториев Кисловодска и Сочи и крупных пищевых предприятий. Плиты этих кухонь снабжены сушильными и духовыми шкафами. Производительность электрической кухни—300—400 обедов в день.

В производстве находятся также кухонные электроплиты домашнего типа для новых жилых домов. Они изящно оформлены, имеют по три камфорки и одной духовке. В августе и сентябре завод выпустит 50 таких электроплит.

Работа по освоению новых типов бытовых электронагревательных приборов продолжается. Завод осваивает выпуск усовершенствованных отопительных электропечей трубчатого типа, радиоформ — нагревательных комнатных печей, а также кухонных электроплит новой конструкции.

КРУПНЫЙ УСПЕХ МОДЕЛИСТА РУДОМЕТОВА

СИМФЕРОПОЛЬ, 12 августа. (ТАСС). Погода не благоприятствует состязаниям моделей в Коктебеле. Дуют сильные ветры, идут проливные дожди. Но настойчивые моделисты дежурят на стартах и используют каждую подходящую минуту.

Поднявшаяся в воздухе фюзеляжная модель Иванова (Новосибирск) была видна в течение 14 минут 35 секунд, затем скрылась на большой высоте. Модель была найдена в колхозе «Вперед к социализму», вблизи деревни Карагозы (Старокрымского района). Она отлетела от места старта на 6.734 метра.

На гидростарте модель Рудометова (Новосибирск) пролетела 354 метра. Прежний рекорд, принадлежавший Зюрину, — 230 метров. Материалы об этом исключительном полете переданы в спортивную комиссию аэроклуба имени Косарева.

На старте моделей с бензиномоторами хорошо летала модель Панышева (Москва), продержавшаяся в воздухе 27,1 минуты.

МУЗЕЙ НА ОСТРОВЕ РУДОЛЬФА

ОСТРОВ РУДОЛЬФА, 12 августа. (Спец. корр. ТАСС). Во время пребывания здесь полюсной экспедиции тов. О. Ю. Шмидт поручил зимовщикам привести в порядок зимовку американской экспедиции 1904 года, ставившей целью достижение Северного полюса. Дом экспедиции Фиала был весь заполнен льдом.

С середины июля зимовщики Рудольфа с увлечением взялись за выполнение поручения. После окончания обычных работ ежедневно группа зимовщиков по нескольку часов занимается раскопками. Работа успешно продвигается вперед. Уже расчищен ряд комнат, найдено много интересного оборудования, книги, документы.

Мы задались целью создать самый северный в мире музей.

Начальник зимовки Либин.

СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ ВЕРНУЛИСЬ В СССР

МИНСК, 12 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня вечером через Негорелое вернулась из-за границы в СССР советская спортивная делегация в составе 54 человек. На станции Негорелое победителей международной олимпиады рабочего спорта в Антверпене и международных спортивных соревнований в Париже горячо приветствовали пограничники.

Советские спортсмены говорят:

— Мы счастливы, что снова на советской земле, что снова дышим воздухом любимой родины.

Отсутствие спортивной конкуренции не позволило советским физкультурникам добиться предельных результатов.

Наши гиревики, гимнасты и боксеры были выше класса остальных участников соревнований в Бельгии и Франции.

Советская спортивная делегация выехала экспрессом в Москву.

ДОМ ОТДЫХА МОРЯКОВ

МУРМАНСК, 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). В Мурманске строится дом отдыха моряков рыболовного тралового флота. Красивые многоэтажные корпуса дома уже готовы, идет внутренняя отделка.

В одном из корпусов оборудуются концертный зал с звуковым кино, спортивный зал, закрытый бассейн для плавания, ресторан, биллиардная, комната отдыха. Второй корпус предназначен под гостиницу. Третий корпус отведен под квартиры комсостава тралового флота треста «Мурманрыба».

На вершины Памира

ЛАГЕРЬ У ПОДНОЖИЯ ПИКА КОРЖЕНЕВСКОЙ, 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). Третий отряд экспедиции на вершины Памира готовится сейчас к штурму пика Корженевской — третьей по высоте вершины Союза. Около 25 дней потребовалось, чтобы достигнуть подножия этой вершины. Особенно напряженными были последние 10 дней пути. Шли узкими ущельями реки Муук-Су. В результате сильного таяния снегов был смыт мост у селения Ляшии. Альпинисты построили новый. Когда в дальнейшем путь преградили крутые стены, груз пришлось взять на себя.

* * *

ФРУНЗЕ, 12 августа. (Корр. «Правды»). На высочайших горах Памира экспедиция оборудовала своими силами несколько аэродромов, имеющих неоценимое значение для дальнейших альпинистских походов. В частности, экспедиция, штурмующая пик Ленина, расчистила и оборудовала три аэродрома, один из которых расположен на высоте 3.700 метров. Летчик-орденоносец Липкин совершил здесь несколько посадок на своем самолете.

ЛЬДИНА С ЗИМОВЩИКАМИ ДРЕЙФУЕТ В ВОСТОЧНОМ ПОЛУШАРИИ

Утром 12 августа зимовщики дрейфующей станции «Северный полюс» передали по радио очередную метеорологическую сводку. В 7 часов утра на станции отмечен слабый поземок. Видимость—1 километр. Температура—минус 1 градус. Ветер — северо-западный силой в 5 баллов.

Координаты станции следующие: 87 градусов 36 минут широты и 1 градус восточной долготы. Таким образом, льдина, на которой живут четверо отважных — Герой Советского Союза тов. Папанин, тт. Кренкель, Ширшов и Федоров,—дрейфует уже не в Западном, а в Восточном полушарии.

РЕКОРДНАЯ ВЫРАБОТКА МАШИНИСТА КУЛЬЧИКОВСКОГО

ВИННИЦА, 12 августа. (Корр. «Правды»). Знатный машинист стахановец тов. Кульчиковский за двадцать рабочих дней намолотил в колхозе имени Буденного, Черневецкого района, молотилкой «МК-1100» 1.200 тонн зерна. В первые дни Кульчиковский намолачивал за рабочий день по 40—50 тонн, а последние дни довел выработку до 64 и даже 70 тонн.

ВЫСТАВКА РАБОТ КРАСНОАРМЕЙЦЕВ-ХУДОЖНИКОВ

ЛЕНИНГРАД, 12 августа. (Корр. «Правды»). В ленинградском Доме Красной Армии имени С. М. Кирова к 20-летию Великой пролетарской революции готовится выставка работ красноармейских художников. Лучшие художники - красноармейцы пишут сейчас для юбилейной выставки новые картины. Красноармеец Рулинский работает над картиной «Доклад товарища Сталина на Чрезвычайном VIII Всесоюзном С'езде Советов». Готовятся также новые портреты товарищей Сталина, Ворошилова и других руководителей партии и правительства.

СПОРТИВНАЯ ХРОНИКА

Три футбольных матча. В Москве и Киеве состоялись вчера футбольные матчи на первенство СССР (по группе «А»). Команда спортивного общества «Металлург» (Москва) легко выиграла у футболистов ЦДКА со счетом 5 : 0. Матч динамовцев Киева и Тбилиси закончился вничью со счетом 2 : 2. Также вничью окончился проведенный 11 августа в Ленинграде матч между командами «Локомотив» (Москва) и «Динамо» (Ленинград).

Спартакиада пионеров и школьников. На московском стадионе Юных пионеров вчера открылась пятая городская и четвертая областная спартакиада пионеров и школьников. В спартакиаде принимает участие около 800 школьников.

Третий всесоюзный марафонский бег. 24 августа в Москве будет проведен марафонский пробег на традиционную дистанцию в 42 километра 194 метра. В соревновании примут участие до 200 лучших бегунов Союза.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Арест вора. В Иркутске милиция арестовала В. С. Малиновского, бывшего агента хабаровской конторы «Дальлеспрома», похитившего 92.000 рублей. Малиновский продолжительное время скрывался в Иркутске, проживая там по чужим документам — Сольникова, Некрасова и других.

НАЧАЛСЯ СОВЕТСКИЙ ВЕЛОТУР

Вчера утром в Москве, у стадиона «Динамо», состоялся торжественный старт первого советского велотура 1937 года на дистанцию в 2.509 километров по маршруту Москва — Киев — Минск — Москва.

Участники велотура — велосипедисты добровольных спортивных обществ — выстроились со своими машинами по 6 человек в ряд. У каждого из них на спине номерной знак велотура. Впереди колонны — первая команда спортивного общества «Динамо»: рекордсмен СССР—Н. Денисов, чемпион СССР — Ф. Тарачков, победитель украинского велотура — М. Рыбальченко и др.

Гонщики прикрепили к рулям своих велосипедов походные фляги с бульоном, фруктовым соком, нарзаном. Сквозь пробки фляг протянуты резиновые трубочки, чтобы можно было в пути подкрепиться и утолить жажду, не отрываясь от управления велосипедом.

Длинную колонну окружили провожающие: физкультурники спортивных обществ столицы, родные, знакомые, многочисленные зрители. Начался короткий митинг. Участников велотура приветствовали представители Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта и велосипедного завода. От имени участников выступил динамовец Рыбальченко. Его заключительные слова благодарности и приветствия лучшему другу физкультурников товарищу Сталину вызвали бурные аплодисменты.

Митинг окончен. Раздается команда:

— Внимание... Приготовились... Марш!

Колонна тронулась. Вслед за ней поехали строем велосипедисты спортивных обществ со своими знаменами. Отряд велосипедистов замыкали грузовые и легковые автомашины, сопровождающие гонщиков.

Участники первого советского велотура на площади Серпуховской заставы. Фото М. Дешевина.

По оживленным столичным улицам и площадям длинной лентой потянулась колонна велосипедистов. Замелькали синие, голубые, желтые, зеленые свитеры гонщиков. Впереди, расчищая путь, мчалась головная машина с флагом велотура. По Ленинградскому шоссе, улице Горького и Садовой колонна проехала к Центральному парку культуры и отдыха им. Горького и направилась к Серпуховскому шоссе.

Трудящиеся столицы проявили большой интерес к велотуру. Улицы, по которым проезжали гонщики, были запружены толпами людей, горячо приветствовавших спортсменов.

На одиннадцатом километре Серпуховского шоссе состоялся технический старт.

В 11 часов 30 минут первыми были выпущены в путь велосипедисты на дорожных машинах. Через полчаса выстроились на шоссе остальные 104 гонщика. Стартер взмахнул флажком, и колонна помчалась вперед.

С. Поляков.

ТУЛА, 12 августа. (Спец. корр. «Правды»). Вечером пришли в Тулу. Первым блестяще финишировал динамовец М. Рыбальченко (Одесса). Дистанцию в 166 километров он прошел за 5 час. 30 мин. 11 сек. На второе место вышел молодой гонщик команды Наркомата обороны СССР С. Вершинин—5 час. 40 мин. 05 сек. Командное первенство выиграли велосипедисты Наркомата обороны. Всего на первом этапе окончило гонку 122 человека. Завтра в 9 часов утра стартуем на Орел.

Пл. Ипполитов.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-68; Партийного — Д 3-10-86; Сов. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-88; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-94; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-90; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-23-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-06; Местной сети — Д 3-15-47; Фельетонов — Д 3-33-68; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-32-68; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-36-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—31682. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 635.